SPORT WODNY



DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
Wioślarstwa, Żeglarstwa, Pływactwa, Turystyki wodnej i Jachtingu motorowego

ROK 10 NR. 18
I-szy ZESZYT PAŹDZIERNIKOWY
WARSZAWA 1934 ROK
CENA EGZ. 1.20

F.

Zamknięcie sezonu wioślarskiego

W niedzielę, dnia 7 b. m. stosownie do kalendarza Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich odbyło się opuszczenie bander klubowych we wszystkich klubach wioślarskich całej Polski.

Zamknięcie sezonu nie wzbudza takiego zainteresowania, jak rozpoczęcie, to też udział wioślarzy jest bardzo nikły.

Najmniej uroczyście odbywa się zakończenie sezonu w Warszawie, liczącej jak obecnie 37 klubów. Opuszczenie flag nie ma żadnego efektu i nosi charakter czysto wewnętrzno-klubowy.

Na specjalne wyróżnienie i pochwałę zasługuje ośrodek **wioślarstwa Bydgoskiego,** gdzie zamknięcie sezonu odbywa się uroczyście przy udziale wszystkich klubów. W r. b. rola gospodarza przypadła klubowi Pocztowego Przysposobienia Wojskowego, a udział w niej wzięły, jak zwykle, wzsystkie miejscowe kluby, a więc Bydg. Klub. Wioślarek, Bydg. Tow. Wioślarskie, Klub Wiośl. „Gryf", Kol. Klub Wioślarski, Policyjny Klub Sportowy i sekcja wodna P. P. W.

Po zebraniu się na przystani P. P. W. karne szeregi wioślarzy przeszły ze sztandarem B. T. W. na czele do kościoła ks ks. Misjonarzy św. Winc. a Paulo na Bielawkach, gdzie została odprawiona uroczysta msza św. Powrotny przemarsz przez ulice miasta był znakiem dla mieszkańców Bydgoszczy, że wioślarze żegnają się na zimowe miesiące z Brdą.

Na przystani zebrało się oprócz członków klubów wioślarskich i delegatów oficjalnych dużo publiczności. Na oficjalną część uroczystości złożyły się przemówienia gospodarza — prezesa okręg. sekcji wodnej P. P. W. płk. Ertla, przewodniczącego bydgoskiego komitetu Tow. Wiośl. p. dr. Siemiątkowskiego i przedstawiciela p. prezydenta miasta Barciszewskiego, p. radcy Janickiego.

Sezon wioślarski został zamknięty — symboliczną banderę opuścił z masztu przy dźwiękach hymnu narodowego p. dr. Siemiątkowski.

W czasie uroczystości produkcje muzyczne wykonał chór pocztowców i orkiestra Poczt. Przysp. Wojskowego. Defilada kilkudziesięciu łodzi, w której reprezentowane były wszystkie kluby bydgoskie, zakończyła uroczystość przedpołudniową.

Po południu w sali „Resursy Kupieckiej" odbył się, jak zwykle wśród wioślarzy — przemiły dancing, podczas którego rozdano nagrody za regaty urządzone pod hasłem „Szukamy Olimpijczyków", a pod nazwą „Pierwszy krok wioślarski".

ROK 10 WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1934 R. Nr. 18

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Dookoła ziemi

„Dar Pomorza" — wyruszył w podróż dookoła ziemi. Po raz pierwszy w dziejach, bandera polska opłynie świat, a choć szybko zniknie smuga wodna, opasująca ziemię, ślad jej trwały powstanie w sercach nas wszystkich. Podróż „Daru Pomorza" — pięknego żaglowca naszej szkoły morskiej, jest ostatnią klamrą spinającą pierwszy 10-letni okres wysiłków „Polski na Morzu". Od wiślanych jolek, poprzez pierwsze podróże Witezia, transatlantyckie wyprawy „Dali" i „Zjawy", aż do polskiej podróży dookoła ziemi!

Ubiegłe X lat to nie tylko okres, planowania i budowy, to nadewszystko okres walki o uznanie dla naszej wiary. Polaka we własnej Ojczyźnie uważano na morzu za intruza, za obywatela świata II kategorii. Nie pamiętano świetnych tradycyj żeglarskich Arciszewskich, Beniowskich, Rogozińskich. Myśl o samodzielnej żegludze Polaka po oceanach, wśród suchych ziomków, — uznawana była za szkodliwą fikcję, marzenia o własnej flocie, poczytywano za marzenia ściętej głowy.

Dokonać trzeba było rewolucji pojęć, przeorać do gruntu lądową psychikę Polaka, obudzić w nim zrozumienie dla morza.

Jeszcze niedawno największy piewca morza nasz rodak Conrad-Korzeniowski był autorem nierozumianym.

Że dziś jest inaczej to zasługa tych, co naprzekór wszystkim walczyli o prawo duszy polskiej do morza. Walczyli słowem, a nadewszystko czynem. Żadne najbardziej płomienne słowa-zaklęcia, hasła, programy nie dorównają wymowie skromnego czynu. Gdyby dziesięć lat temu „Witeź" nie wyszedł w morze, być może do dziś nie mielibyśmy pełnomorskiego jachtingu a co najwyżej przybrzeżny.

Magja czynu, leży w tem, że daje — dowód nieodparty. Z spełnionego czynu promienieje energja, zarażająca czynem innych. I dlatego każdemu wielkiemu narodowi potrzebne są wielkie czyny.

Przed laty prezydent Stanów Teodor Roosefeldt, chcąc lądowe społeczeństwo U. S. A. zorjentować ku morzu, wyprawił eskadrę w podróż dookoła ziemi, rozumiejąc, że to skuteczniejsze, niż wielogodzinne debaty w parlamencie.

Roosefeldt wiedział, że bandera nie tylko jest najlepszem świadectwem potęgi państwa wśród obcych, lecz również wśród swoich. Dziś na morzu, po 25 latach, U. S. A. jest mocarstwem.

Wszyscy pamiętamy zapał, jaki swą samotną podróżą dookoła świata obudził wielki żeglarz Allain Gerbault.

Niedawno przeżywaliśmy przepiękne dni, gdy cała Polska wzrokiem i słuchem śledziła przebieg Challangu.

Wraz z sukcesami Bajanów i Płonczyńskich rosła duma narodowa, rodziło się uniesienie, przyszły czyn.

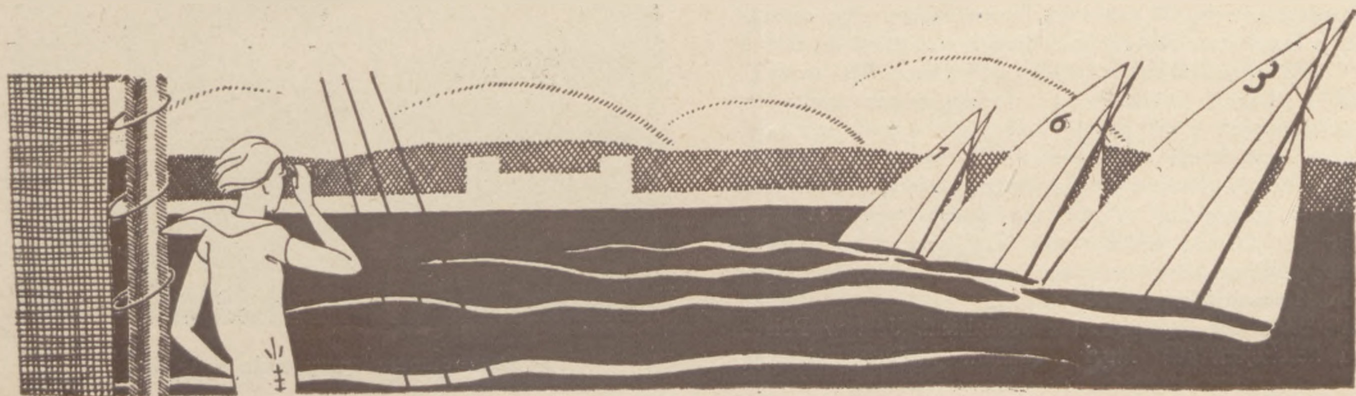
A ci zwycięzcy, to wszak nasi najbliżsi synowie, bracia, — nasi! Zjadacze tego samego chleba, ludzie z tej samej gliny!

Dziś już cały naród wierzy, że w powietrzu zdolni jesteśmy do najwyższych wysłków. A na morzu? Jak dotąd przeświadczenia tego niema. Żeglarstwo nasze kończy dopiero okres ząbkowania. Już dziś jednak wykazuje niebylejakie zadatki na przyszłość.

Nie brak i nam wiary. Jeśli nie ilością, to jakością i charakterem niezadługo dorównają nasi najpierwsi starym żeglarzom świata.

W wysiłku, w walce, w sztormach, przygodzie, lubuje się nieustraszona dusza młodego polskiego żeglarza. Nie przy stoliku, a na morzu rośnie idea i potęga polskiego żeglarstwa.

„Dar Pomorza" — swoją podróżą otwiera nowy wspaniały rozdział dziejów polskiego żeglarstwa.



Nieprawdopodobne, a jednak prawdziwe

Zaczęło się to zdaje mi się w r. 1927. Wówczas w Bydgoszczy w namiocie, służącym przyjezdnym z zagranicy zawodnikom „zginęły" wszystkie odznaki z ubrań. Nic ponadto — tylko odznaki. Goście byli nieco zaskoczeni — no ale jakoś pogodzili się z losem. W rok później było nieco gorzej w Amsterdamie, gdzie policja holenderska szukała w polskich bagażach olbrzymiej flagi olimpijskiej, którą „ktoś" ściągnął z masztu. Od tego czasu manja ściągania flag stała się nagminną. Na regatach warszawskich we wrześniu b. r. usiłowano ściągnąć wielką flagę W. T. W. z masztu. Ponieważ zabrano się do tego nieumiejętnie, (niektórzy twierdzą, że robili to ludzie nietrzeźwi), więc flagi nie ściągnięto, a tylko urwano kawałek z niej, podczas gdy reszta zawisła na pół masztu, robiąc wrażenie żałoby klubowej. Była zaś to tylko żałoba po utracie przyzwoitości wśród naszych wioślarzy.

Na regatach krakowskich zanotowano również podobne wypadki. Z szatni zginęły wioślarzom krakowskim odznaki z ubrań. Z hali Oddziału Wioślarskiego Sokoła „zabrano" niemniej jak 8 flag z drążków flagowych do łodzi, przyczem zaznaczyć należy, że większość z tych flag była mocno „sfatygowana". Ponadto z sali klubowej zabrano pięć zupełnie nowych flag. Wioślarze interpelowani o zabranie tych flag składali uroczyste słowo honoru, że flag nie zabrali. Ciekawym zbiegiem okoliczności takie słowo składał także wioślarz wskazany przez świadków, jako ten, który zainkasował" niemniej jak trzy flagi...

Mimowoli patrzy się na te wybryki z oburzeniem. Bo gdyby tu chodziło o dobry żart — to możnaby wybaczyć. Ale zabranie 13 flag nie może być chyba żartem?

Między klubami utarł się zwyczaj wymiany flag. Dowodzi on zawiązania bliższych stosunków między klubami i flagi te wyciągane bywają na maszt przy okazji święta klubowego czy regat. Trzeba bowiem przypomnieć, że flaga jest pewnego rodzaju symbolem i przez wielu uważana jest za świętość podobnie jak sztandar czy chorągiew państwowa. Niestety nasi zawodnicy nie umieją tego ocenić.

Bo poco zabierać flagę? Jeśli ktoś dysponuje ładnie umeblowanym gabinetem, gdzie ma miejsce na pomieszczenie swoich trofeów sportowych, to zawieszenie między niemi jednej czy dwóch flag klubu, związku czy też zaprzyjaźnionego towarzystwa jest ładne i miłe dla oka. Ot — wspomnienie po minionej młodości. Ale jeśli przyjmiemy, że zawodnik taki na każdych regatach kradnie, bo tego inaczej nazwać nie można, dziesiątki flag, to co on z niemi robi? Naprawdę, że nie wiem. Do klubu nie zaniesie, bo żaden chyba klub nie wywiesi kradzionej flagi, zresztą napewno już ma podobną flagę, tylko, że zamienioną w uczciwy sposób. W domu wywieszenie kilkunastu flag zrobi napewno wrażenie grubo nieestetyczne. Sprzedać nie można, bo kto kupi zużytą flagę innego klubu i poco? Kolekcja flag dla celów że się tak wyrażę muzealnych też nie będzie celową dla człowieka prywatnego, więc co zrobić z tą masą szmat, którą się zabiera z masztów i drążków?

Chodzi więc jedynie o chwilową brawurę. Dla „fasonu" ściąga się flagę i chowa się ją do kieszeni, przechwala się przed kolegami z tej „zdobyczy" regatowej a po kilku dniach wyrzuca się na śmiecie, albo przeznacza się na czyszczenie bucików. I w ten sposób rzecz, która poza wartością materjalną (drukowane flagi są przecież dość drogie) przedstawia także pewną wartość moralną, jest do pewnego stopnia świętością dla innego Towarzystwa, spada do roli mocno niehonorowej.

Podobnie ma się sprawa z odznakami. Jest w Polsce kilku kolekcjonerów, którzy odznaki klubowe zbierają w celach, o ile tak można powiedzieć muzealnych. Ja sam dysponuję zbiorem liczącym do stu sztuk, ale zbiory te są odpowiednio uszeregowane i schowane z myślą, że kiedyś staną się własnością jakiegoś muzeum wioślarskiego, czy przydadzą się do jakiejś wystawy czy coś w tym rodzaju. Inaczej robią ci, którzy ściągają odznaki wprost z ubrań pozostawionych w szatni. Jest w Polsce kilka towarzystw, które, może zresztą i słusznie, nie wymieniają swych odznak. Do takich należy np. Koło Senjorów W. T. W. Odznakę tego zrzeszenia może tylko nosić faktyczny senior W. T. W. A jednak trafiają się ludzie, którzy zabierają takie odznaki z ubrań. Skutek żaden, bo takiej odznaki nosić nie można. Ten kto ją zabrał napewno nie jest kolekcjonerem, bo gdyby był to wiedziałby dobrze, że odznakę dla kolekcji można dostać w inny, bardziej honorowy sposób, rezultat więc takiej kradzieży żaden, bo zawsze sprawa wyjdzie na wierzch.

Wszystko to są rzeczy nadzwyczaj przykre, zwłaszcza, że trafiają się także na szerszem forum (np. tegoroczne mistrzostwa Europy w Lucernie, gdzie kradziono znaki klubowe i odznaczenia na prawo i lewo). A wszystko jedynie i wyłącznie przez głupotę i lekkomyślną brawurę.

Zdaję sobie sprawę z tego, że poruszenie tej sprawy oficjalnie na łamach „Sportu Wodnego" jest do pewnego stopnia grubą niedyskrecją, w każdym jednak razie uważam, że sprawa nabrała takiego obrotu, iż ukrywanie jej przestaje być celowem. Mam głębokie przekonanie, że każdy z tych, którzy w tak oryginalny sposób zabierają flagi i odznaki po głębszym namyśle przyzna mi rację, że wszystko to jest ogromnie niesmaczne i niewłaściwe., jestem przekonany, że po takiem zastanowieniu się już więcej tego rodzaju „zbrodni" nie popełni, ale może trafią się jednostki niezdolne do poważniejszego zastanawiania się. Z takiemi jednostkami należy rozpocząć regularną i celową walkę, w której powinny wziąć udział wszystkie towarzystwa we własnym interesie. Widok flagi obcego towarzystwa, używanej do czyszczenia bucików może być dla kogoś wesołym, ale napewno takim być przestanie, gdy zdamy sobie sprawę z tego, że może i nasza flaga służy do tego samego celu. Chyba, że już tak dalece jesteśmy „wyprani" ze wszelkich pojęć ideowo-symbolicznych, że obok mundurów wioślarskich, świąt klubowych, uroczystości otwarcia czy zamknięcia sezonu, także i flaga straciła dla nas znaczenie symbolu, znaczenie świętości. Ale w takim razie sprawa zakończy się tem samem pytaniem: poco kraść?

Wł. Długoszewski



„Dar Pomorza" przy molo w Gdyni.

Kobiecy sport wioślarski

Sport wioślarski kobiecy w Polsce jest stosunkowo starszy od sportu męskiego, gdyż podczas kiedy ten drugi zaczął się organizować na ziemiach polskich dopiero w jakieś 30 lat później niż taki sport na zachodzie, początki organizacyjne sportu kobiecego w Polsce wypadają prawie równocześnie z zagranicą.

Dzisiaj sport ten zdobył już sobie i u nas i zagranicą tak mocne i zdecydowane stanowisko, że trzeba mu poświęcić wiele uwagi. W Anglji, Francji, Belgji, Niemczech i Polsce i wogóle wszędzie tam, gdzie dzięki zdobyczom kultury i cywilizacji kobieta zdobyła prawo do samodzielnego rozwoju, sport wogóle, a w szczególności sport wioślarski znajduje coraz więcej zwolenniczek. Różne są nieco jego drogi rozwojowe. U nas, w Anglji, Francji i Belgji sport kobiecy ruszył utartą drogą sportu męskiego i skróciwszy jedynie normalny tor regatowy do 1000—1200 mtr. uprawia jazdę na tych samych łodziach i tym samym sprzętem co i mężczyźni. W Niemczech sport ten próbuje własnych dróg i wioślarki niemieckie jeżdżą wyłącznie na wiosła krótkie, unikając przytem normalnych regat a urządzając t. zw. regaty „na styl" z dosyć skomplikowanym systemem punktacji, ograniczenia ilości uderzeń i t. p. Sport kobiecy w Niemczech, szczególnie w ostatnich czasach ruszył mocno naprzód, dzięki wyjątkowemu poparciu rządu hitlerowskiego, który w tym roku zorganizował t. zw. „Reichsfrauenausschuss für Leibesübungen" (Państwowy Wydział Wychowan a Fizycznego Kobiet) Wydział ten organizuje w tym roku od 7-go do 13 października tydzień propagandy p. t. „Zdrowa Kobieta przez ćwiczenia fizyczne" pozatem popiera wszelkie poczynania sportowe, a więc między innemi i regaty kobiece, których szczególnie w drugiej połowie sezonu odbył się cały szereg, z których dwudniowe w Grünau zgromadziły bardzo liczny zastęp zawodniczek i klubów. W tym roku odbył się również kobiecy kurs instruktorski, który zgromadził 31 uczestniczek z 22 kobiecych klubów wioślarskich. Mistrzostw kobiecych w Niemczech niema. We Francji istnieje również pokaźna ilość klubów kobiecych z których dwa, a mianowicie „La Ruche Sportive" i „Femina Sport" przodują i przyjmują udział również w zawodach kobiecych zagranicą. W tym roku czwórka „La Ruche Sportive" wygrała bardzo ładny bieg na regatach kobiecych w Anglji w Greenvich, organizowanych przez miasto Greenvich. Na regatach tych również brały udział w biegach kobiety niewidome na czwórkach półwyścigowych. Mistrzostwa kobiece rozgrywane bywają we Francji podobnie jak w Polsce na zawodach o Mistrzostwa Francji, na jedynkach i czwórkach. W tym roku na Mistrzostwach w Suresnes bieg jedynek walkoverem zdobyła p-nna Guillebert (Ruche Sportive), Mistrzostwo czwórek załoga tegoż „Ruche Sportive" w składzie Perrot, Larrouturou, Bocheux, Henry na torze 1000 mtr.: w 4 min. 00,6 sek. nad Rowing Club Marseille. W Belgji i Holandji wyłącznie klubów kobiecych niema, istnieją natomiast doskonale rozwijające się sekcje kobiece dużych klubów męskich. W roku 1930 w ramach regat o Mistrzostwo Europy w Liege odbyły się międzynarodowe regaty kobiece na czwórkach i ósemkach, w których przyjmowały udział wioślarki z Ruche Sportive, Roeivereeiniging Rotermad, Roei- en Zeilvereeiniging „Het Sparn" Heemstede i Societe Royale Sport Nautique Ostende. W Anglji, kolebce sportu wioślarskiego, oczywiście i sport wioślarski wśród kobiet ma dużo adeptek to też regaty kobiece mają duże powodzenie i ściągają nietylko liczne rzesze publiczności ale rok rocznie odwiedzane są przez przodujące załogi kobiece innych krajów. Pamiętna jest wizyta naszych wioślarek w Anglji, gdzie wspaniałe zwycięstwo osiągnęły nasze wioślarki w r. 1931 w Londynie i w Greenvich w biegach czwórek i jedynek.

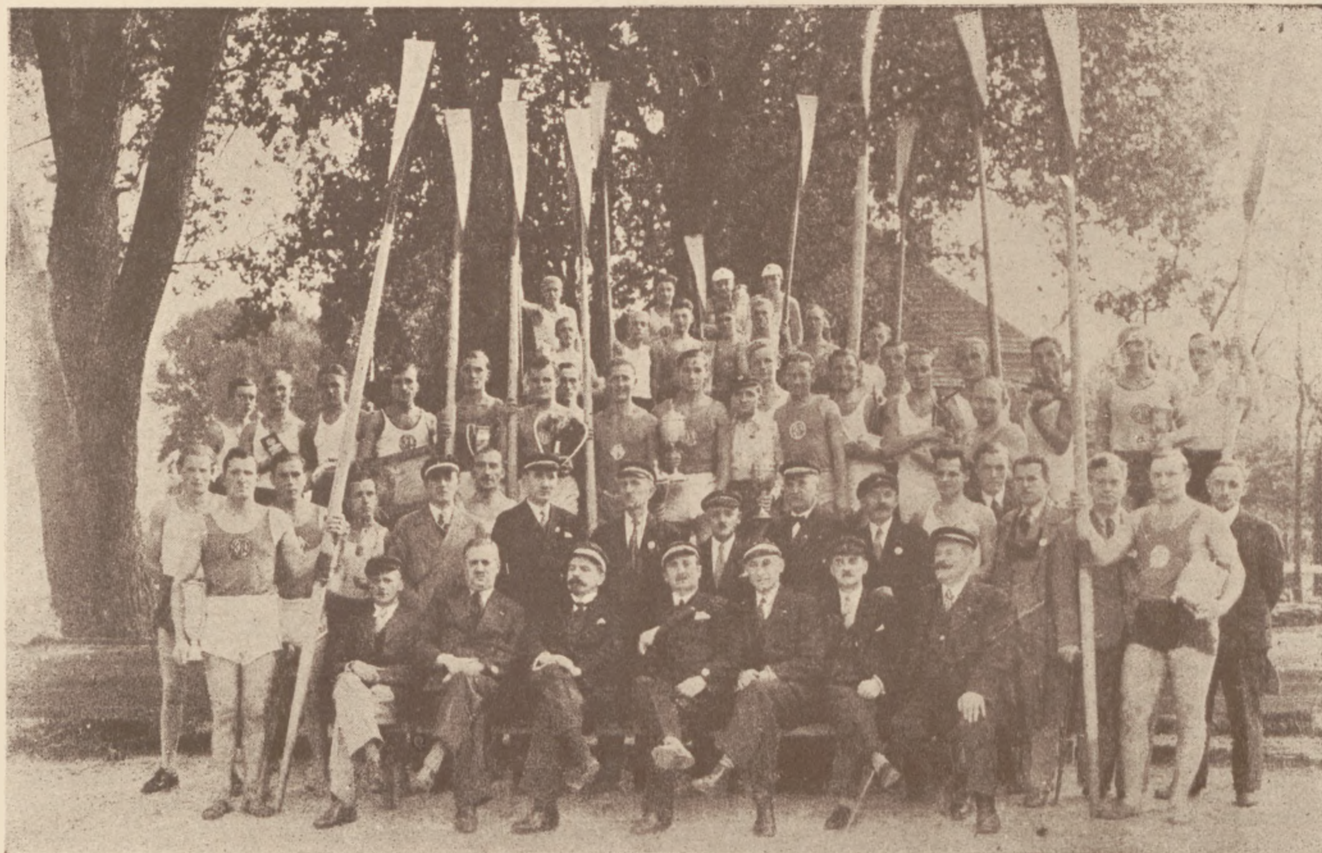


Pod żaglem na jeziorze Augustowskiem.

Wspomnieć by także należało o wizycie węgierskich wioślarek w Polsce w r. 1927, kiedy na regatach w Bydgoszczy klub Szegedi Csonkazo Egylet został w biegu czwórek półwyścigowych zwyciężony przez Warszawski Klub Wioślarek w stawce sześciu osad i o wizycie wioślarek angielskich w r. 1929 kiedy na regatach w Warszawie Warszawski Klub Wioślarek odniósł zwycięstwo nad czwórką Ace Ladies Rowing Club i Miss Evie Kirton z St. Georges Ladies Rowing Club zwyciężyła w biegu jedynek.

U nas w sporcie wioślarskim kobiecym przoduje założony jeszcze przed wojną Warszawski Klub Wioślarek, który dzięki doskonałemu kierownictwu zdołał przetrwać jako samodzielna instytucja wszyskie burze dziejowe i rozwija się nadal doskonale. Oprócz niego na ziemiach polskich istnieją jeszcze trzy samodzielne kluby kobiece, a mianowicie Kluby Wioślarek w Bydgoszczy, Kaliszu i Poznaniu, ten ostatni jakoś w ostatnich czasach zaczyna szwankować. Pozatem doskonale rozwijają się sekcje kobiece Akademickich Związków Sportowych w Warszawie, Krakowie i Wilnie. Resztę zrzeszeń kobiecych stanowią sekcje kobiece klubów wioślarskich męskich, z których doskonale pracuje Wojskowy Klub Sportowy „Grodno". Sekcje te oprócz Grodna istnieją jeszcze w Włocławku, Kaliszu (w trzech klubach) Grudziądzu, Płocku, Łomży i w licznych klubach zawodowych w Warszawie. Stanowi to już dzisiaj bardzo dobrze rozwiniętą sieć wioślarstwa kobiecego w Polsce, który zarówno organizacyjnie jak i sportowo dorównuje w zupełności zagranicy i stanowi chlubę kultury polskiej. Ze względu na niezmiernie doniosłe znaczenie jakie sport wioślarski ma w wychowaniu fizycznem kobiet, rozwojowi wioślarstwa kobiecego należy pomagać wszystkiemi siłami i życzyć mu jaknajwspanialszego rozwoju zarówno w samodzielnych zrzeszeniach jak również i w sekcjach kobiecych wioślarskich wszelkich zrzeszeń sportowych, które powinny powstać wszędzie tam, gdzie tylko warunki miejscowe na to pozwalają.

Jerzy Bojańczyk



Zawodnicy i zarząd Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego

Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie

na pierwszem miejscu tabeli związkowej

Regaty jesienne w Poznaniu z dn. 23-go września zamknęły już definitywnie tegoroczny kalendarz związkowy. Całoroczne wysiłki klubów wioślarskich zostały uwidocznione w tabeli pnktacyjnej.

Na pierwszem miejscu tabeli z ilością 418 punktów widzimy w tym roku Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie. Niech żyją kaliszanie!

Pierwsze miejsce w tabeli to dla klubu zaszczyt wielki, to spuścizna po świetnym w swoim czasie A. Z. S. z Warszawy, po wspaniałym tak jeszcze niedawno K. W. 04 z Poznania, po W. T. W.

Mógłby ktoś powiedzieć, że K. T. W. nie mając osad senjorskich i nie startując w biegach o Mistrzostwo Polski niesłusznie znalazło się na pierwszem miejscu tabeli. Prawdą jest również że K. T. W. dużą część swoich punktów zdobyło na trzykrotnie w tym roku organizowanych regatach w Kaliszu.

Tak się jednak złożyło, iż nasza tabela punktacyjna ilustruje nietylko jakieś efektowne starty z dużą ilością punktów, ale i.... przedewszystkiem wykazuje ona całoroczne wysiłki klubów wioślarskich.

Otóż za tę zwykłą, codzienną i szarą pracę, pierwsze miejsce najsłuszniej należy się K. T. W. Zgodna i celowa praca zarządu, znajdująca poparcie wśród wszystkich prawie członków Towarzystwa, może być brana jako przykład nawet w klubach i towarzystwach znacznie większych i zamożniejszych.

W roku bieżącym K. T. W. zaangażowało zawodowego trenera, wybudowało zimowy basen wioślarski, kupiło ósemkę, wprowadziło biegi ósemek na regatach w Kaliszu oraz wysyłało swe osady na regaty do Warszawy, Bydgoszczy, Poznania i Kruszwicy. Tegoroczny sezon kaliszanie rozpoczęli zwycięstwami na Międzyklubowych Regatach w Warszawie, a zakończyli w Poznaniu w sposób niezwykle efektowny wygrywając wszystkie trzy biegi ósemek. Biegi ósemek kategorji nowicjuszy i młodszych K. T. W. wygrywa w Poznaniu walkowerem... a co robiły w tym czasie kluby poznańskie: K. W. 04, Tryton, A. Z. S., Polonja, Wojskowy K. W.

W biegu ósemek starszych młodzi wioślarze Kalisza po pięknej walce na całym torze odnieśli świetne zwycięstwo nad wielokrotnymi mistrzami K. W. 04.

Kalisz jest miastem o pięknych tradycjach wioślarskich. Żyją tam jeszcze wspomnienia o przedwojennej „brylantowej" czwórce, która w ciągu kilku lat była najsilniejszą w całej Polsce.

Zbombardowany przez Niemców w 1914 r. Kalisz, utracił swą przystań wioślarską i cały tabor, a jednak właśnie w Kaliszu, na zjeździe wioślarskim w 1919 r. powołany zostaje do życia P. Z. T. W.

Kalisz dał nam długoletniego prezesa, a obecnie jedynego członka honorowego P. Z. T. W. Józefa Radwana.

Na pierwszych regatach związkowych w Bydgoszczy, kaliszanin Dobrowolski w barwach warszawskiego A. Z. S-u, wygrywa na szlaku trzy główne biegi.

Nastąpił później dosyć długi okres odbudowy Kalisza i wioślarstwa kaliskiego. W ciągu kilku lat nie widzieliśmy wioślarzy kaliskich na starcie regat wioślarskich. Jednak zdrowe ziarno, rzucone w dobrą glebę, spotkawszy duże bardzo trudności wojenne i powojenne, nie zostało zmarnowane, kiełkowało ono długo, ale już teraz wystrzeliło pięknym kwiatem.

Obok K. T. W. powstają w Kaliszu, dobrze pracujące sekcje wioślarskie: Wojskowego K. S. „Prosna" i Policyjnego K. S. Powstaje tam również K. W. z 1930 r., miejscowy Klub Wioślarek, oraz piękna przystań dla młodzieży szkół średnich.

Zorganizowany w roku bieżącym Kaliski Komitet Międzyklubowy, już w pierwszym roku swej egzystencji pracował doskonale organizując dwukrotnie Regaty Międzyklubowe, Pierwszy Krok Wioślarski i różne wioślarskie uroczystości. Kalisz stał się poważnym ośrodkiem sportu wioślarskiego.

Można się spodziewać, iż K. T. W. w roku przyszłym odznaczy się dalszą owocną pracą dla dobra polskiego wioślarstwa. Prezes Jan Motylewski, członkowie zarządu Emil Sztark i Antoni Radwan, trener Norbert Budziński, oraz wszyscy członkowie K. T. W., którzy przyczynili się nietylko do odrodzenia Klubu, ale i do jego chwały, nie spoczną na laurach, lecz nadal pracować będą... „noblese oblige".

Do zrobienia w Kaliszu jest jeszcze bardzo wiele. Już teraz trzeba myśleć o nowych łodziach na sezon następny. Dotychczasowy tabor K. T. W. jest ilościowo już niewystarczającym dla coraz liczniejszych szeregów młodzieży wioślarskiej, a jakościowo też musi być zasilony łodziami pierwszej klasy. Tegoroczna ósemka starczyć może w roku przyszłym wyłącznie do treningu, a do regat musi być sprowadzona łódź nowa. Potrzebną jest tam również dobra motorówka dla trenera.

Już wkrótce trzeba zacząć prowadzić dobrze obmyślaną zaprawę zimową, by z tegorocznych nowicjuszy i młodszych zestawić już w przyszłym roku osady do biegów najcięższych w konkurencji krajowej i zagranicznej.

Ambicją Kalisza stać się winno dążenie by w dużej ilości miejscowej młodzieży wioślarskiej, znalazły się już wkrótce talenty, które zasilić będą mogły naszą reprezentację państwową i nasze szeregi olimpijskie.

E. Lenartowicz

Planowa gospodarka w wioślarstwie

Potężne prądy, nurtujące wszystkie cywilizowane społeczeństwa świata, dowodzą niezbicie, że istnieje jakaś olbrzymia nowa siła, z której rodzą się potęgi, obalające stare pojęcia i tworzące nowe podstawy, może lepsze, może gorsze, ale stanowczo odrębne od dawnych, na których dotychczas opierały swój byt wszystkie narody. Oczywiście, prądy te, przenikające wszystkie dziedziny bytu społeczeństw, nie mogły ominąć i dziedziny sportu, a więc i sportu wioślarskiego. Gdybyśmy chcieli użyć modnych dziś wyrażeń, to dobę obecną nazwaćby można było walką między liberalizmem i planową gospodarką. Dotychczasowy system, stosowany zarówno u nas, jak i na zachodzie, polegał na pozostawieniu zupełnej swobody komórkom organizacyjnym sportu, a więc pojedyńczym klubom, w ich pracy nad uprawianiem i podniesieniem poziomu rodzimego sportu wioślarskiego. Dopiero od niedawnego czasu pierwsze Niemcy swobodę tę skasowały i weszły na drogę „planowej gospodarki". Skasowano najpierw prawo swobodnego wyboru władz Związku i poszczególnych klubów, a obecnie coraz więcej mówi się o ujęciu w jedne ręce całokształtu spraw sportu i oparciu pracy nad podniesieniem sportu na jednolitym i dokładnie opracowanym planie. Dalecy od tego, aby niewolniczo naśladować wzory niemieckie, przyjrzyjmy się im jednak dokładnie i postarajmy się wyciągnąć z nich to, co uznamy za najlepsze. System pracy Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich polegał na zupełnem niewtrącaniu się w życie wewnętrzne Towarzystw Związkowych i na ograniczeniu się jedynie do roli koordynatora ich wysiłków, przez opracowanie jednolitego regulaminu regatowego, ułożenie wspólnego kalendarza sportowego, tak, aby poszczególne terminy regat wzajemnie sobie nie przeszkadzały i w końcu, przez wykonywanie roli sędziego kwalifikującego najlepsze polskie załogi wychowane przez kluby i roli opiekuna finansowego, pomagającego im przy wyjazdach reprezentacyjnych zagranicę kraju raz do roku na Mistrzostwa Europy. System ten o ile chodzi o wyeliminowanie najlepszych załóg z pośród istniejących w kraju był zupełnie wystarczający, czy jednak te najlepsze z posiadanych przez nas załóg stoją na poziomie światowym, czy ich wygrana lub przegrana nie polega jedynie na tem, że trafiły na jeszcze gorszych od siebie przeciwników, i czy inną drogą nie dałoby się wychować lepszych załóg, ta kwestja pozostaje nadal otwartą. Dla pewnego zorjentowania się przyjrzyjmy się pewnym faktom i cyfrom. Fachowcy wioślarscy wypracowali tabelkę, dającą możność porównania wyników różnych typów łodzi między sobą. Polega ona na porównaniu czasu, zużytego na bieg 2000 mtr. przez poszczególne typy łodzi w porównaniu z czasem ósemki, któ-



Zwycięska ósemka Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego

ry przyjmujemy za zero. Normalna tabelka przewiduje więc: dla ósemki 0, dla czwórki bez sternika plus 40 sek. dla czwórki plus 50 sek., dla dwójki podwójnej to samo 50 sek., dla jedynki plus 1 min. 25 sek., dla dwójki bez sternika plus 1 min. 30 sek. i dla dwójki plus 1 min. 50 sek. Jeżeli teraz porównamy tę normalną tabelkę z czasami osiągniętemi przez nasze załogi w Lucernie, to otrzymamy: dla czwórki minus 5 sek., dla czwórki bez sternika plus 0,8 sek., dla dwójki plus 6 sek. i dla jedynki plus 0,8 sek. Czyli, że będziemy uważali mistrzowską załogę Węgier na ósemce za normalną załogę o klasie europejskiej, to niżej od tego poziomu stała nasza czwórka bydgoska, bardzo mało powyżej stała jedynka i czwórka bez sternika, a znacznie powyżej dwójka. Ta sama tabelka zastosowana do wszystkich mistrzowskich załóg na regatach w Lucernie da następujące rezultaty: dwójka plus 19,2 sek., czwórka plus 12,8 sek., jedynka plus 4,2 sek., dwójka podwójna plus 1,4 sek. i dwójka bez sternika minus 3,6 sek. Czyli, że najwyższa klasa wioślarska była w dwójkach, najniższa w dwójkach bez sternika.

Dla naszych Mistrzostw w Brdyujściu tabelkę tę należy zmodyfikować, wobec długości toru 1750 mtr. normy w tym wypadku będą: ósemka 0, czwórka bez sternika plus 35 sek., czwórka i dwójka podwójna plus 43 sek., jedynka plus 1 min. 14 sek., dwójka bez sternika plus 1 min. 18 sek. i dwójka plus 1 min. 32 sek. Przy tej tabelce rezultaty naszych tegorocznych Mistrzostw były następujące: ósemka 0, jedynka plus 10,4 sek., czwórka bez sternika plus 9,0 sek., czwórka plus 8,4 sek., dwójka bez sternika plus 1,4 sek., dwójka minus 3,4 sek. i dwójka podwójna minus 9,2 sek.

Jeżeli teraz tabelkę tę zastosujemy do tegorocznych naszych regat międzyklubowych w różnych ośrodkach, i uzupełnimy ją osiągniętemi czasami i wynikami, to dojdziemy do następujących wniosków: dobre ósemki, a szczególniej takiej, z której dałoby się coś zrobić w roku przyszłym, nie posiadamy, z czwórek — czwórka bydgoska osiągnęła maksimum swych możliwości i bez dużych zmian więcej z siebie wydać nie będzie zdolna, z innych czwórek na uwagę zasługują czwórka Wojskowego Klubu „Grodno", czwórka Towarzystwa Wioślarskiego w Włocławku i do pewnego stopnia czwórki Kaliskiego Towarzystwa Woślarskiego i Kolejowego Klubu Wioślarskiego w Bydgoszczy, z czwórek bez sternika — czwórka Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego, z dwójek — dwójka Klubu Wioślarskiego z r. 1904 w Poznaniu, dobrych dwójek bez sternika i dwójek podwójnych nie posiadamy, z jedynek — Akademicki Związek Sportowy Kraków i Akademicki Związek Sportowy Wilno. Ponieważ do Olimpjady mamy zaledwie dwa lata czasu, należałoby załogi wymienione uważać, jako materjał już dzisiaj predestynowany na naszą reprezentację olimpijską i, położywszy koniec prawu poszczególnych klubów do dowolnego rozporządzenia niemi, wziąć je w ręce Związku, względnie Wydziału Olimpijskiego, w celu odpowiedniego przygotowania do zawodów olimpijskich. Niezależnie od tego należy zająć się przygowaniem dobrej ósemki, którą wioślarstwo polski powinno koniecznie posiadać na zawodach olimpijskich. Ósemkę taką tworzyć należy bez dysponowania wymienionym materjałem wioślarksim, a więc z wioślarzy innych, niewchodzących w skład wymienionych osad. Najlepiej taką ósemkę stworzyć możnaby na terenie Warszawy z wioślarzy należących do różnych klubów, a więc kombinowaną i starannie dobraną przez władze sportowe Związku lub Międzyklubowego Komitetu Wioślarskiego, z udziałem trenera wyznaczonego przez Związek i wyłącznie przeznaczonego na wytrenowanie ósemki, z ograniczeniem prawa klubów do dowolnego dysponowania wioślarzami wybranymi do tej ósemki. Z dwójkami sprawa byłaby nieco łatwiejsza i tu możnaby pozostawić klubom wolną rękę w doborze odpowiednich dwójek czy to ze sternikiem, czy bez, czy to podwójnej, z tem jednak, że po przeprowadzeniu w roku przyszłym pewnych eliminacyj dwójki te następnie przeszłyby również w ręce Związku i kluby straciłyby prawo dowolnego niemi dysponowania. Nie znaczy to oczywiście, aby pozbawić kluby prawa wogóle tworzenia innych osad, poza przeznaczonemi do zawodów oilmpijskich, owszem tego rodzaju współzawodnictwo byłoby bardzo pożądane i raczej doprowadziłoby do podniesienia i całości sportu wioślarskiego i poziomu wybranych załóg. W celu przeprowadzenia tego planu należałoby już niedługo, a mianowicie zaraz po skończonym sezonie sportowym zwołać konferencję wymienionych klubów z władzami sportowemi Związku i P. K. Ol. w celu opracowania programu pracy zimą i latem nad wybranemi załogami, a w szczególności zastanowić się nad możliwościami wysyłania tych załóg na poważne zawody zagraniczne i to w jaknajwiększej ilości. W rachubę należałoby wziąć: Grünau, Kopenhagę, Gdańsk i Królewiec, jako najbliższe tereny, na których wioślarze spotkaćby się mogli z doskonałemi załogami zagranicznemi, w sezonie poprzedzającym nasze Mistrzostwa i regaty o Mistrzostwa Europy. Dla naszych skifferów należałoby wziąć pod uwagę Henley, o ileby to nie wymagało zbyt długiego przebywania ich w Anglji, na co szkoda czasu i środków. W celu utrzymania sprawności fizycznej, należałoby obmyśleć możliwości zorganizowania dla wybranych wioślarzy zimowego obozu narciarskiego, zimowej zaprawy w basenie, zimowych biegów długodystansowych i biegów naprzełaj, wreszcie jaknajwcześniejszego wyjazdu na wodę wiosną i jaknajczęstszych startów na zawodach, nie zapominając oczywiście, o dokładnem zbadaniu kondycji fizycznej przez lekarzy sportowych, o racjonalnem odżywianiu się i higjenie życia. Wykonanie tego planu będzie wymagało pewnych środków materjalnych, przechodzących możliwości finansowe poszczególnych klubów, środki te będzie musiał wynaleźć Związek, łącznie z Polskim Komitetem Olimpijskim. Taki byłby zgrubsza plan gospodarki sportowej w naszym świecie wioślarskim, którego przeprowadzenie należy uważać za warunek podniesienia poziomu naszej elity. Jeżeli pozostawimy klubom prawo dowolnego przerzucania wioślarzy z łodzi na łódź i kombinowania załóg pod kątem widzenia tabeli punktacyjnej, jeżeli nadal ograniczymy rolę Związku do protektora regat i wyjednywacza skromnych subwencyj i bezpłatnych paszportów na jeden jedyny wyjazd naszych wioślarzy na Mistrzostwa Europy raz do roku, to dajmy spokój myśli o jakim takim rezultacie przyszłej Olimpjady, gdyż to napewno dobrych wyników nie da.

Jerzy Bojarczyk



Żagiel na wycieczce wodnej

Dużym plusem kajaka w stosunku do innych typów łodzi jest możność uprawiania na nim nie tylko wioślarstwa ale i żeglarstwa. To połączenie, niemożliwe w ściśle sportowem rozumieniu na innych rodzajach łodzi jest dużym walorem kajaka turystycznego. To też jeżeli już sprobowaliśmy uroku żeglowania na kajaku, przyjemności zupełnie innej niż jazda na zwykłej żaglówce, pociąga nas ona coraz bardziej. Jadąc na wycieczkę wodną chcielibyśmy przeważnie aby wśród używania innych rozkoszy wody nie odmawiać sobie i tej przyjemności Jest to jednak bardzo względne.

Zabieranie ze sobą kompletu pełnego ożaglowania na wycieczkę wodną musimy uzależniać od rodzaju drogi jaką mamy przed sobą i od ilości czasu jaką możemy poświęcić na wyprawę.

Pełny komplet żagli (2— 3 płótna z linkami, 2 maszty, miecze i poprzeczka) to bagaż nad zabraniem którego warto się zastanowić. Bagaż taki obciąża nas w drodze, może przeszkadzać swemi rozmiarami w układaniu rzeczy na łodzi, nie zawsze łatwo daje się spakować do drogi. Ta ujemna strona dodatkowego balastu musi się rekompensować ilością przyjemności jaką otrzymany za nasze z nim kłopoty. Nie zawsze jednak ta rekompensata będzie nam się opłacała. Jeżeli jedziemy na szlak pełen jezior i postanawiamy spokojnie campingować nie licząc się specjalnie z czasem, jeżeli możemy zatrzymać się gdzieś nad partją jezior i używać żeglowania niezależnie od czasu i od kierunku wiatru to wtedy zabierajmy cały komplet, wszystkie dodatki żeglarskie. Będziemy mieli wiele chwil miłych, wiele przyjemności i dużo zabawy z ustawianiem i wiązaniem. Jeżeli jednak czas nasz jest ściśle wyliczony i jedziemy z dokładnie ustalonym rozkładem marszruty, jeżeli droga nasza nie prowadzi przez jeziora, tylko samemi rzekami, a zwłaszcza małemi, to kłopot z wożeniem całego kompletu ożaglowania przeważnie nam się nie opłaci. Zbyt wtedy jesteśmy zależni od kierunku wiatru, od zakrętów rzeki i od szybkości naszej jazdy nato żeby ten balast mógł nam oddać naprawdę poważne przysługi. Wiatr odpowiedni do kierunku naszej drogi jest bardzo szczęśliwem i pomyślnem zdarzeniem, ale trafia się na wycieczkach nie zawsze. Przeważnie jeżeli nawet mamy odpowiedni wiatr to sama rzeczka kręci zmuszając nas jednak do zarabiania na wiośle, niekiedy nawet właśnie pod wiatr. Takie momenty jazdy z żaglem hamują bardzo naszą jazdę, powodują stratę czasu a do tego trzeba też doliczyć czas potrzebny do ustawienia i zdejmowania zawadzających żagli. Jeżeli na pewnym odcinku nawet mamy wiatr pomyślny, ale słaby, to i wtedy moglibyśmy prędzej i dalej ujechać uczciwie wiosłując. Dobry wiatr mamy na wycieczkach niezawsze a stawiając na próbę żagle tracimy czas na ożaglowanie łodzi, na wyczekiwanie podmuchów i potem na chowanie żagli.

To też jadąc na wycieczkę typowo rzeczną albo mając na jeziorach bardzo dokładnie wyliczony czas na drogę nie opłaca się nam zabierać całego kompletu żagli. Zabierajmy wtedy na wszelki wypadek sam BEZAN (treiber) lub sam GROT. Ustawienie jednego żagla przy pomyślnym wietrze nie zajmie dużo czasu, balast jest wtedy niewielki, a w razie odpowiedniego wiatru może nam znacznie pomódz w drodze. Zabieranie na takie wyprawy całego kompletu ożaglowania jest raczej niepotrzebnem obciążeniem.

A więc na camping beztroski nad jeziorami zabierajmy cały sprzęt żeglarski, na rzeczne i terminowe wyprawy tylko jeden żagiel.

Pakując się do drogi nie warto przewozić żagli w specjalnym pokrowcu jako jeszcze jedną dodatkową paczkę. Powinniśmy się starać żeby paczek było jaknajmniej. Miecze chowajmy do plecaka ze skórą kajaka, kładąc je ukośnie, maszty rozłożone zawsze zmieścimy w długich pokrowcach z prętami, żagle też rozłożone i ściśle zwinięte starajmy się również wepchnąć do środka tych pokrowców. Jeżeli nam się to nie uda przyczepiajmy je nazewnątrz do długich worków, pasami razem z poprzeczką do mieczów, owijając je. W ten sposób redukujemy ilość paczek.

W drodze, na wodzie złożone maszty i żagle, nawinięte na złożone już drzewca (bomy i gafle) mieszczą się wygodnie na burtach kajaka, z boku przyczepione pasami do drewnianych listew burtowych. W ten sposób są zawsze pod ręką gotowe do założenia i nie zajmują specjalnie miejsca.

Dr. K. Klein



Czwórka wagi lekkiej Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego, która zwyciężyła na regatach w Bydgoszczy i Warszawie





Charakterystyczne obrazki z Huculszczyzny nad Prutem

Spływ kajakowy do morza Czarnego

Zarząd Główny Związku Nauczycielstwa Polskiego zorganizował w czasie ubiegłych feryj letnich spływ kajakowy do morza Czarnego. Był to pierwszy spływ na trasie do morza Czarnego o charakterze masowym, w którym wzięło udział 45 osób z pośród sfer nauczycielskich. Z uwagi na charakter spływu, organizację tegoż, jak również na trasę i zespół uczestników, spływ ten uważany był jako **eksperymentalny,** zarówno w sferach sportowych, jak i przez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego.

Lista uczestników spływu

Wyrobiec Stefan, Jabłoński Wiesław, Mazurkowa Marja, Mazurek Józef, Antonowicz Leon, Badura Józef, Biernakiewiczowa Jadw., Biernacki Marjan, Błasiński Leon, Cudo Bogusław, Cichy Michał, Czarnecka Julja, Czarnecki Albin, Czyrniańska Irena, Grabowski Euzebjusz, Graboniówna Marja, Grabowiecka Marja, Górnicki Tadeusz, Jabłońska Emilja, Kamuda Władysław, Kotówna Jadwiga, Kowalski Roman, Kraeter Gerhardt, Kahl Irena, Latosińska Marja, Latosiński Henryk, Ławrukiańcówna Marja, Kaniewski, Mentrakówna Helena, Miodyńska Janina, Michalski Czesław, Modliński Stanisław, Nawrot Tadeusz, Rosa Aleksander, Rutkowska Julja, Dr. Saks Stanisław, Sas Antoni, Skrowaczewska Zofja, Staszewska Irena, Sprencel Walter, Stasiuk Eugenjusz, Szmoniewska Janina, Ślusarczyk Edward, Wasilewski Czesław, Wilczkówna Bronisława.

Organizacja spływu. Kreśląc swoje uwagi, dotyczące przebiegu całej imprezy, rozpocznę od organizacji. Zamiar zorganizowania wymienionego spływu powstał u mnie w roku ubiegłym w czasie wycieczki kajakowej, po jeziorach Augustowskich. Zacząłem od szczegółowego badania wszystkich możliwych szlaków, prowadzących z Polski do morza Czarnego. Obrałem najkrótszą drogę wodną, prowadzącą przez Rumunję. Miałem do wyboru: Dniestr, Prut, albo Seret. Długi czas nęcił mnie ogromnie Dniestr, lecz, niestety, ze względu na nieuregulowane dotychczas stosunki, panujące między Z. S. R. R., a Rumunją, Dniestr na długi jeszcze okres czasu będzie dla turystów niedostępny. A szkoda ogromna! Pozostał więc Prut, albo Seret. Prut jest wprawdzie najkrótszą i bezpośrednią drogą, wiodącą z Polski przez Dunaj do morza Czarnego, ale ma wiele stron ujemnych. O ile w górnym swym biegu Prut jest bardzo ciekawy, okolice piękne, o tyle w środkowym biegu — nudny, okolice mają charakter wybitnie stepowy, brak lasów, a w dolnym biegu nizina malaryczna i komary stanowią istną plagę tej okolicy. Osiedli mało, stąd i trudności aprowizacyjne. Na całej swej długości Prut ma zaledwie trzy punkty styczne z linjami kolejowemi. Okolice Seretu natomiast znacznie ciekawsze, osiedli ludzkich więcej, a więc i o zaprowiantowanie łatwiej. Wzdłuż całego Seretu biegnie linja kolejowa. Fakt ten jest bardzo ważny przy organizacji spływu zbiorowego, ponieważ o wypadek, szczególnie w większym zespole, choćby najbardziej wprawnym, nietrudno. Na trasie 1000 km. po górskiej rzece łatwo o rozbicie kajaka, lub gorzej „kajakowca". Znamy przecież podobne wypadki z poprzednich wypadów w kierunku morza Czarnego.

Wyżej wymienione okoliczności skłoniły mnie do obrania Seretu, jako drogi naszego spływu. Po długich rozważaniach obrałem trasę następującą: od Śniatynia Prutem do Czerniowiec, z Czerniowiec koleją przerzucamy się na Seret, Seretem dalszy spływ do Dunaju, Dunajem do kanału Karola Ferdynanda, następnie limanami przez Porticę do morza Czarnego. Ponadto przewidziałem na zakończenie spływu kilkodniowy odpoczynek nad brzegami morza Czarnego, oraz wycieczkę do Konstantynopola. Po ustaleniu planu całej imprezy nawiązałem za pośrednictwem Państw. Urz. Wych. Fiz. kontakt z rumuńskim Instytutem Wychowania Fizycznego, a w szczególności z szefem tegoż Instytutu p. generałem Badulescu. Pan generał serdecznie przyjął nasz projekt i żywo się nim zaopiekował. W krótkim czasie wyjednał nam u władz rumuńskich: 1) 75% zniżkę na kolejach rumuńskich, zarówno w pociągu osobowych, jak i pośpiesznych w kl. II; 2) 50% zniżkę przy transporcie kajaków i bagaży. 3) 50% zniżkę na okrętach rumuńskich. 4) Prawo przejazdu pod mostami. 5) Przygotował obóz wypoczynkowy, dla wszystkich uczestników spływu w Eforji, najpiękniejszej miejscowości nad morzem Czarnem. 6) Powiadomił wszystkie posterunki graniczne i wzdłuż całej trasy oraz polecił tymże udzielanie nam pomocy i meldowanie generałowi o przebiegu naszego spływu. Za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych powiadomiłem o projektowanej imprezie, niektóre placówki konsularne polskie w Rumunji i Turcji, a w szczególności poselstwo polskie w Bukareszcie i Konstantynopolu. Po przeprowadzeniu niezbędnej korespondencji i zebraniu in-

formacji opracowałem szczegółowy kosztorys, który w ogólnych zarysach przedstawiał się następująco:

1) Utrzymanie w ciągu 36 dni pobytu zagranicą, licząc przeciętnie po 3 zł. dziennie od osoby . . .	zł. 108
2) Przejazd okrętem do Konstantynopola .	„ 20
3) Zwiedzanie miasta i okolic Konstant. .	„ 40
4) Przejazdy kolejami w Rumunji . . .	„ 20
5) Pobyt 2-dniowy w Bukareszcie . . .	„ 42
6) Przewożenie kajaków	„ 20
7) Koszty t. zw. organizacyjne	„ 30
Razem . .	zł. 280

Dla osób bliżej interesujących się organizacją spływu, podaję naświetlenie poszczególnych pozycyj: ad 1) Utrzymanie w czasie samego spływu, t. j. od dnia 28/VI do dnia 16.VII — 19 dni prowadzone było własnym sposobem gospodarczym. Żywność w Rumunji bardzo tania. Wydawaliśmy około 2 zł. dziennie. W obozie wypoczynkowym w Eforji nad morzem Czarnem stołowaliśmy się w kuchni O. N. E. F-u. Posiłek trzy razy dziennie: śniadanie, obiad i kolacja. Wszystko smaczne, zdrowe i dość obfite. Całkowite dzienne utrzymanie wynosiło 50 lei (około 2 zł.). Utrzymanie w obozie O. N. E. F-u tak jest skalkulowane, że nikomu zniżek żadnych nie udzielają. W czasie podróży okrętem pobieraliśmy obiady z restauracji III-kl. na okręcie, płacąc po 50 lei za obiad. Śniadania i kolacje we własnym zakresie. Wodę gotowaną na herbatę otrzymywaliśmy na okręcie bezpłatnie w dowolnej ilości. Żywiliśmy się pozatem owocami, konserwami i t. p. Całodzienne utrzymanie kosztowało nas na okręcie około 4 zł. Gdybyśmy brali całkowite, t. j. trzykrotne posiłki dziennie z restauracji III-kl. na okręcie, kosztowałoby nas znacznie drożej. Ad 2) i 6) przejazd okrętem do Konstantynopola i przewożenie kajaków koleją obliczone ze zniżką 50%.

Ad 3) Zwiedzanie Konstantynopola: bilety wejścia do muzeów, przejazdy tramwajami, autobusami i autami, przejażdżka „waporetkami" po Bosforze, opłata przewodnika i t. p.

Ad 4) Przejazdy obliczone zostały ze zniżką 75% i obejmowały: przejazd z Czerniowiec do Pascani, kilkakrotne przejazdy z Konstancy do Eforji oraz przejazd z Eforji do Śniatynia.

Ad 5) Sumą tą objęte były: utrzymanie i wydatki reprezentacyjne, jak: specjalny bankiet w Kasynie Oficerskiem w Bukareszcie, złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza, zwiedzenie miasta, noclegi i t. p.

Ad 7) Pozycja na t. zw. wydatki organizacyjne przeznaczona była na koszty, związane z wyrobieniem paszportów, wiz, na wydatki ogólne, związane z administracją całego spływu, oraz na wydatki nieprzewidziane.

Z oszczędności poczynionych na niektórych pozycjach uzyskaliśmy sumę, która nam umożliwiła rozszerzenie programu całej imprezy, a szczególnie podróż 11-dniową do Turcji, Grecji, Egiptu, Palestyny i Syrji.

Po opracowaniu programu całej imprezy i kosztorysu tejże przedstawiłem projekt do zatwierdzenia Zarządowi Głównemu Związku Nauczycielstwa Polskiego, a po uzyskaniu aprobaty, ogłosiłem komunikat w prasie. W krótkim czasie „posypały" się zgłoszenia. Otrzymałem ich stokilkadziesiąt. Znalazłem się w dość trudnem położeniu, ponieważ spływ projektowałem tylko na 40 osób. Wybór uczestników spływu z pośród tak wielkiej liczby zgłoszeń z całej Polski z najdalszych jej zakątków był niełatwy. Dobierałem więc, niestety, „na oko", pozostawiając pierwszeństwo przedewszystkiem „płci brzydkiej". W końcu wybrałem 45 osób, a w tej liczbie 18 pań. Po uzyskaniu paszportu zbiorowego, oraz wiz: rumuńskiej i tureckiej ogłosiłem zbiórkę wszystkich uczestników spływu do Śniatynia na dzień 26 czerwca b. r. Na podstawie rozporządzenia P. U. W. F. i P. W. wszyscy uczestnicy spływu korzystali z ulgowych przejazdów kolejowych według taryfy wojskowej z miejsca swego zamieszkania do Śniatynia i z powrotem.

Kończąc swoje uwagi, dotyczące samej organizacji spływu, podkreślić muszę wydatną pomoc i poparcie, jakiego doznałem ze strony Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego, a w szczególności ze strony wiceprezesa Polskiego Związku Kajakowego pana majora Włodzimierza Sekundy. W czasie całej organizacji spływu zarówno przy ustalaniu trasy, jak i sporządzaniu kosztorysu, korzystałem z cennych rad p. mjr. Sekundy. Miarą jego zasługi i życzliwości, z jaką odnosił się do naszych poczynań, jest fakt, że, będąc na wiosnę b. r. w Rumunji, nie omieszkał osobiście poinformować o naszych projektach p. gen. Badulescu i zapewnić nam jego poparcie i protektorat nad zamierzonym spływem w granicach Rumunji.

Dzień 26 czerwca — Śniatyń. Zapoznanie się uczestników spływu. Czynności przygotowawcze: rozdawanie namiotów, zakupionych przez kierownictwo spływu*), zaku-

*) *Namioty typu P. W. dwuosobowe zakupione zostały w Warszawie przez Zw. N. P. i wypożyczone uczestnikom spływu.*



Śniatyń, przygotowania kajakowców do wyjazdu



Powitanie przez władze rumuńskie w Ghika-Voda





Prut w okolicy Śniatynia Obóz nad Seretem Suszenie odzieży nad Seretem

py na dzień następny, wymiana pieniędzy**), załatwianie formalności, związanych z przekroczeniem granicy***) i t. p.

W Śniatynie zastaliśmy przygotowane wygodne noclegi w szkołach powszechnych, dzięki staraniom kolegów tamtejszego Ogniska Nauczycielskiego, a w szczególności: pp. Krenclowej, Markowskiego i Aftarczuka. Podkreślić muszę również niezwykle życzliwy stosunek i pomoc przy załatwianiu wielu formalności, jakiej doznaliśmy ze strony p. V.-Starosty Hłubowskiego, przewodniczącego miejscowego oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Nazajutrz dnia 27/VI od samego rana zajęci byliśmy zwózką kajaków na brzeg i pakowaniem bagaży. Czynności te zajęły nam kilka godzin czasu. O godz 12 ruszamy mile żegnani przez licznie zebranych przedstawicieli władz samorządowych, Ogniska Nauczycielskiego, oraz miejscowego społeczeństwa. Flota nasza składała się z 23 kajaków dwuosobowych, w tej liczbie 2 składaki.

Pogoda piękna. Prut wije się jak wąż. Trzeba uważać na ogromne głazy. O godz. 1 w południe dojeżdżamy do granicy polskiej. Sprawdzanie paszportów, załatwianie formalności, związanych z przekroczeniem granicy odbywa się szybko i sprawnie. Po kilkunastu minutach postoju jedziemy dalej. Mijamy pas neutralny — dobijamy do granicy rumuńskiej. Na granicy w Ghika-Voda oczekiwała nas już od rana specjalna ekipa rumuńska pod dowództwem kapitana Bodea Lazara, celem powitania nas i towarzyszenia nam przez cały czas naszego pobytu na ziemi rumuńskiej, oraz licznie zebrani przedstawiciele miejscowych władz, społeczeństwa i straż graniczna. Powitanie było bardzo serdeczne i miłe. W imieniu gen. Badulescu powitał nas Kpt. Bodea krótkiem, gorącem przemówieniem w języku niemieckim, poczem nastąpiła wymiana wzajemnych okrzyków na cześć Polski i Rumunji. Po krótkim postoju ruszamy dalej. Pogoda zaczęła się psuć. Co chwila kropi deszcz. Prujemy jednak naprzód, aby przed wieczorem dobić do Czerniowiec — około 40 km. Droga dość trudna, liczne skręty, kamienie, miejscami mielizny, trzeba było wyskakiwać z kajaków, aby nie dopuścić do wywrotki. Wieczorem tego dnia dobiliśmy do Czerniowiec; było już ciemno, wskutek czego jeden kajak nabił się pod mostem na pal. Pierwsza wywrotka — w skutkach dość przykra, ponieważ utonęła apteczka, namiot koc i wiele innych drobnych rzeczy. Niektóre dzienniki rumuńskie wyolbrzymiły ten wypadek i ukluły z niego „kaczkę" dziennikarską, jakoby kilku uczestników naszego spływu w drodze do morza Czarnego utonęło. Wiadomość tę powtórzyły podobno niektóre dzienniki polskie. Mówiąc o prasie rumuńskiej, muszę zaznaczyć, że przyjęła nas bardzo życzliwie i przyjaźnie. Zamieszczając obszerne artykuły na pierwszych stronach, nie szczędziła słów uznania pod adresem organizatorów spływu i wielkiego podziwu dla uczestników tegoż.

W Czerniowcach zatrzymaliśmy się 2 dni. Zwiedziliśmy miasto, złożyliśmy wizytę w konsulacie polskim, oraz w „Domu Polskim". Z Czerniowic wysłaliśmy telegram do p. generała Badulescu z meldunkiem o naszem przybyciu na ziemię rumuńską. Deszcz padał przez cały prawie czas naszego pobytu w Czerniowcach. Dnia 29.VI. załadowaliśmy nasze łodzie do wagonów towarowych i nazajutrz po przyczepieniu tychże do pociągu osobowego odjechaliśmy do Pascani, miasteczka położonego o 4 km. od brzegów Seretu**). Dzięki uprzejmości zawiadowcy stacji odstawiono nam wagony z kajakami na sam brzeg Seretu. Część uczestników zajęła się wyładowaniem kajaków z wagonów, a reszta pakowaniem do worków zbędnych bagaży i ekspedycją tychże koleją do Eforji. Po dokonaniu tych czynności udaliśmy się w jedynych naszych „strojach" w „kaloryferach" do miasta na obiad. W mieście wzbudzaliśmy powszechną uwagę. Spotkaliśmy tu kilku Polaków, którzy pracują tu w warsztatach kolejowych lub przemyśle domowym. Zjedliśmy obiad w jednej polskiej restauracji. Po obiedzie poczyniliśmy zakupy żywności na dwa dni i udaliśmy się na brzeg. Rozbijamy namioty, obok mostu kolejowego. pierwszy raz szło to jakoś „kulawo", ale później zupełnie dobrze. Wkońcu doszliśmy do takiej wprawy, że namiot był gotowy w ciągu kilku minut.

**) Z uwagi na ograniczenia dewizowe, istniejące na terenie Rumunji, należy się przed wyjazdem zaopatrzyć w potrzebną ilość pieniędzy rumuńskich. Zamiana złotych na leje w Rumunji jest możliwa tylko w Banku Narodowym Rumunji, przy której to zamianie traci się dużo. W Śniatynie można wymienić złote na leje, lecz niewielką ilość i przy gorszym kursie, niż w innych miastach Polski.*

***) Przy wyjeździe zagranicę należy się zaopatrzyć w zezwolenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwa Skarbu na warunkową odprawę kajaków oraz innego sprzętu sportowego. Bez takiego zezwolenia są trudności przy wwozie do kraju wymienionego sprzętu.*

**) Najbliższą stacją kolejową nad Seretem jest Vadu Sireth. pociąg zatrzymuje się tylko 1 minutę, więc niepodobieństwem byłoby wyładować bagaż z wagonów w tak krótkim czasie, dlatego pojechaliśmy do następnej stacji — Pascani.*

Wczesnym rankiem dnia następnego, t. j. 1.VII zwijamy obóz, sekcje gospodarcze przygotowują śniadanie, wodę na herbatę gotujemy na kilku dużych prymusach*), po śniadaniu ładujemy kajaki i spuszczamy je na wodę. Po sprawdzeniu, czy wszystko już gotowe i po wyznaczeniu „straży tylnej", która odbijała i jechała zawsze ostatnia, ruszyliśmy w dalszą drogę.

Od samego rana padał deszcz, początkowo drobny, a później ulewny, tak, że musieliśmy chwilami przerywać spływ i lądować. Już od pierwszego dnia spływu na wezbranym od kilkudniowej ulewy Serecie mieliśmy ciężkie chwile. Bez przerwy prawie musieliśmy zdobywać liczne przeszkody w postaci: kołków, ostrych głazów, wirów i skrętów wodnych, lin stalowych, rozpiętych nisko nad wodą wpoprzek rzeki, służących do przeciągania promów. Jedna z takich lin uderzyła kolegę w czoło. Uderzony stracił przytomność i wpadł do wody, a z nim i jego partnerka. Sądziliśmy, że wypadek ten skończy się katastrofą, ale, na szczęście, po chwili wypłynął na powierzchnię wody i pomagał jeszcze holować kajak do brzegu. Najgroźniejszą przeszkodą na Serecie są młyny wodne. Ciągną się na przestrzeni od Pascani aż po Bacau. Naliczyliśmy ich trzynaście. Przed każdym takim młynem zbudowana jest przez całą szerokość rzeki, naukos tama, kierująca wodę pod koło młyńskie. Jeżeli stan wody na Serecie jest niski, trzeba przenosić kajaki przez tamę, co jest rzeczą ogromnie uciążliwą, jeśli weźmiemy pod uwagę ładunek kajaków. Jeżeli zaś stan wody jest wysoki, można przejechać, ale nie w każdem miejscu. Miejsce takie trzeba upatrzyć zdaleka, często trzeba było w tym celu wdrapywać się na wysoki brzeg, aby zgóry obrać najdogodniejsze miejsce do przejazdu. Przy przejeździe przez tamę należało zachować wielką ostrożność, aby kajaka nie zniosło bokiem, lub nie wciągnęło pod młyn, i trzeba było nadzwyczajnej nieraz wprawy, aby przejechać po grzbiecie rozhukanej, ogromnej często fali. Przy mijaniu 9 młynów tego dnia, mieliśmy aż 7 wywrotek, a każda z nich wprowadzała w nasze szeregi ogromne nieraz zdenerwowanie. W jednym z wyżej przytoczonych wypadków woda wciągnęła kajak pod młyn. przerażenie wśród nas było ogromne, ale trwało, na szczęście, kilka tylko sekund, bo oto kolega, jadący tym kajakiem ,z nadzwyczajną zwinnością wdrapał się po kole na młyn, a kajak wyszedł bez szwanku drugą stroną młyna, odwrócony dnem do góry. Do całej tej historji dodamy, że nic podczas tego wypadku z kajaka nie wypadło i nie utonęło. Wieczorem tego dnia wylądowaliśmy w małej wiosce Rotundzie, położonej tuż nad brzegiem. Zmęczenie było ogromne. Rozlokowaliśmy się tego dnia po chatach, zajęci byliśmy przedewszystkiem suszeniem koców, swetrów, bielizny, bo kto tego dnia nie wywrócił się i nie wpadł do wody, tego znów deszcz spłókał. Po kolacji poszliśmy spać. Nocowaliśmy, jak już wspomniałem, w chatach, wszędzie mile i gościnnie przyjmowani. Zaznaczyć jednak muszę, że nocowanie w chatach nie należy do przyjemności, jest ono tylko ostatecznością. Rozglądaliśmy się po wsi za czemś przynajmniej zbliżonem do polskiej stodoły, lecz, niestety, napróżno. Nazajutrz od samego rana zabraliśmy się do przeglądu kajaków. Po przeglądzie okazało się, że kilka kajaków jest już niezdatnych do dalekiej drogi. Jeden kajak odesłaliśmy koleją do kraju, a dwa zostały sprzedane na miejscu. Właściciele tych kajaków odjechali koleją z pobliskiej stacji kolejowej Roman do Eforji, gdzie czekał przygotowany dla nas obóz sportowy. Pozostali uczestnicy spływu po dokonaniu niezbędnego remontu kajaków i obfitem śniadaniu udali się w dalszą drogę w kierunku Roman.

*) *Strona gospodarcza pomyślana była w ten sposób, że cała grupa uczestników podzielona została na 6 sekcyj po 7 względnie 8 osób w każdej. Każda sekcja przygotowywała posiłki dla siebie, miała własny primus i po 2 garnuszki do gotowania. W praktyce okazało się sporo trudności, a największą z nich była ta, że trudno było jednocześnie zaspokoić wymagania wszystkich uczestników, zwłaszcza nieprzyzwyczajonych do życia obozowego i jego niewygód. Dla jednych wystarczył w zupełności dwukrotny posiłek gotowany rano i wieczorem, a zupa posilna z kawałkiem boczku lub innego mięsa była szczytem tego, co można otrzymać w obozie. Dla innych znów trzeba 3 razy gotować i to często coś, co w warunkach obozowych trudno zrobić. Kuchnia obozowa jest rzeczą bardzo ważną, warto poświęcić jej trochę uwagi, jeśli chcemy osiągnąć zamierzony cel podobnej imprezy. Uważano, że najlepszem rozwiązaniem tej sprawy przy organizacji spływu masowego byłoby zachowanie zasady: każdy kajak dla siebie. Trzeba bardzo zgranego zespołu, przyzwyczajonego do życia obozowego, aby można łączyć w grupy po kilka, czy kilkanaście osób. Przy organizacji spływu na szerszą skalę uważałbym za celowe przygotowanie wzdłuż całej trasy punktów żywnościowych przy brzegu, w których uczestnicy spływu mogliby za drobną opłatą otrzymać gotowaną strawę, wodę na herbatę i t. p.*

Dokończenie w zeszycie następnym.

Opisał i fotografował Stefan Wyrobiec



Gen. Badulescu wśród uczestników spływu



Uczestnicy spływu w redakcji dziennika „Universul"

Wychowanie wodne

W naszem życiu sportowem zachodzą niepostrzeżenie zasadnicze zmiany, natury strukturalnej. Kluby z organizacyj rozrywkowych, życia towarzyskiego, przekształcają się w komórki, kultury fizycznej społeczeństwa. Już nie ten, czy ów „as" jest przedmiotem zabiegów Zarządów, lecz „każdy". Do głosu dochodzi szary, przeciętny członek, dotychczas pełniący funkcje dojnej krowy.

Nie znaczy, to by troska o wychowanie elity „repów", miała zniknąć. Następuje tylko przesunięcie w wartościowaniu. Przedmiotem, który wymaga głównej opieki jest poziom masy, którą z widzów należy przerobić na aktorów sportu.

Prócz celów techniczno sportowych istnieją cele ogólniejsze, natury wychowawczej.

Wpojenie zasad „fair play", prawdziwego ducha, sportowej walki, rozbudzenie zainteresowań intellektualnych związanych ze środowiskiem, oto wielkie problemy wychowania wodnego, jakie w najbliższym czasie pomyślnie rozwinąć należy.

Wodniacy stać muszą w awangardzie polskiej idei wodnej, która obejmuje wielkie zagadnienia zarówno śródlądowe (regulacja, meljoracja, budowa dróg wodnych), jak i morskie (ekspansja handlowa, problemy emigracji i kolonji i t. d.).

Właśnie na terenach przystani winny krzewić się wielkie nowe ideje, tu rodzić winna się świadomość obywatelską, stąd winny wędrować do lądowego społeczeństwa prądy mające zmienić dzisiejszy stan, ignorowania spraw wodnych.

Dotychczas wychowanie wodne jest martwym frazesem.

Istnieje wprawdzie odpowiedni wydział przy Lidze M. i K. nie opanował on jednak jak dotąd terenu.

Zarówno w zakresie wychowania ideowego, jak i czysto technicznego króluje chaos. Setki klubów i klubików, gospodaruje w izolacji od sąsiadów, młócąc poraz setny starą słomę, tworząc programy, wypracowując metody, od dawna gdzieindziej zrobione i wypróbowane.

Marnuje się moc energji, i stoi się w miejscu.

Wększość klubów poprzestaje na życiu towarzyskiem.

Niektóre marzą o mistrzostwach i innych laurach, szkolą osady, sprowadzając trenerów pracują sportowo. Wychowanie mas odbywa się niejako automatycznie. Jeśli ktoś nie ma warunków na „asa" jest tolerowany „pęta" się po przystani. Nikt się nim nie interesuje, nikt nie pokieruje. A takich jest 90%. Jakżeż wdzięczne zadanie, te bierne masy, przerobić na element czynny, skierować na wodne szlaki, zainteresować zagadnieniami wodnemi, związać na zawsze z wodą. Dotychczas jedynie Harcerstwo Wodne ma program obejmujący techniczne i ideowe wychowanie nowicjusza, po przez elementarny stopień pływaka-wioślarza, aż do kapitana morskiej jachtowej żeglugi. Opracowana hierarchja stopni, z których każdy posiada dokładnie sprecyzowany program wytycza kierunek działalności, nie „repa", a zwykłego śmiertelnika, pragnącego żyć „za pan brat" z wodą.

Istnieje coprawda i w klubach coś w tym rodzaju, w formie egzaminu na klasę.

Lecz „w tem sęk" egzaminy te nie mają określonych zgóry wymagań. Każdy klub, każdy egzaminator żąda czegoś innego, i w innym zakresie. Widzimisię egzaminatora jest jedynem kryterjum oceny. Próby na klasę są pozatem bardzo niekompletne. Przyjazd, odjazd od pomostu i ósemka wokół bojki nie może być kryterjum do przyznania „klasy", jeśli ta nie ma być czczą formalnością. Istnieje jeszcze jeden czynnik na wodzie: władze bezpieczeństwa, powołane do przestrzegania obowiązujących ustaw, rozporządzeń, przepisów. Nie żyjemy wszak w dżungli, gdzie jedynem prawem jest „tak mi się podoba". Wody nasze są terenem nie tylko rozrywki, lecz i pracy.

Ustawy regulują kwestje użytkowania wód w sposób gwarantujący bezpieczeństwo i porządek.

Niestety przepisy prawne obowiązujące na wodach są najzupełniej naszym wodniakom nieznane i nikt nie kwapi się, aby je dać poznać.

W związku z ciągłą płynnością życia, odbywa się stała wędrówka członków z klubu, do klubu. Przy wzajemnem respektowaniu posiadanych stopni, wytwarza się „mozajkowy obraz". Ludzie tej samej sportowej „klasy" mają zgoła różne wyszkolenie, zawsze niepełne, niedostateczne. Kwestję szkolenia rozwiązał jak dotąd pozytywnie tylko Związek Żeglarski. Ustalił stopnie, ścisłe programy, sposób ubiegania się o nie, stworzył komisje egzaminacyjne związkowe. Zamiast dowolności dał jednolity system oceny umiejętności żeglarza.

Podobnie postępują i inne związki. Jeden z najlepiej kierowanych Związek Narciarski ujednostajnił metody szkolenia, stworzył kadrę instruktorów, trenerów, programy kursów, a ostatnio wprowadzając „testę narciarską" określił jakie umiejętności stanowić mają minimum kwalifikacji narciarskich.

Wodniacy, też muszą stworzyć instytucję, która usunęłaby obecny chaos.

Instytucją, taką winna być „Państwowa odznaka wodna". Próba na odznakę wodną powinna obejmować całokształt umiejętności koniecznych dla każdego wodniaka (kajakowca, wioślarza, żeglarza), zarówno w postaci sprawności fizycznej, technicznej, jak i wiadomości teoretycznych. Odznaka zastąpiłaby obecną III klasę, stanowiłaby „szkołę powszechną", szkolenia wodnego. Aby odznaka spełniła swój cel musi mieć charakter

1) ogólny, (jak P. O. S.) obejmować wszystkich wodniaków,

2) program musi być określony drobiazgowo, jak również sposób ubiegania się o odznakę.

3) Program wymagań musi być powszechnie znany, aby każdy mógł się do próby przygotować, bez obawy zaskoczenia na egzaminie.

Komisje egzaminacyjne powinny dawać gwarancje bezstronności, być przedstawicielami Związków, a nie Klubów.

Jaki powinien być zakres wymagań. — Rzecz do dyskusji. Osobiście głosowałbym za nieco zmodyfikowanym programem na sprawność harcerską wioślarza.

1) Jako „conditio sine qua non" postawić należy pływanie. Najprościej, byłoby wymagać od kandydatów posiadania, „państwowej odznaki pływackiej. (wymagania skok na głowę z 1 m, nurkiem 4 m, 200 m. pływania na wodzie stojącej), do tego należałoby dodać znajomość ogólną ratownictwa. (każdy wodniak obowiązany jest śpieszyć z pomocą tonącemu).

2) Znajomość przepisów obowiązujących na wodzie jak też podstawowych regulaminów wodnych, przepisów grzecznościowych i t. d.

3) Znajomości zasad utrzymania i drobnych napraw sprzętu, jak również nazw części łodzi, i najczęściej spotykanych typów (kajak, żaglówka, motorówka, kołowiec, śrubowiec, łódź wyścigowa, spacerowa, łodzie użytkowe — berlinka, galar, pychówka i t. d.)

4) Znać literaturę techniczną: podręczniki sportów, przewodniki, pisma.

Egzamin praktyczny winien obejmować jazdę: na kajaku typu turystycznego, jazdę na pych, z jednem wiosłem (po rybacku), jazdę na wiosła krótkie (hamburką), sterowanie. Przyczem należałoby wykonać poprawnie następujące ewolucje. Wjazd i wyjazd z przystani, od i do pomostu, objazd boi, manewry na rozkaz, oraz wywrotkę na kajaku, z umiejętością ratowania się w tej sytuacji.

Realizacja powyższego programu nie jest zbyt trudna, jeśli zmontować dobrze, sieć kursów, obozów wodnych, stałych i wędrownych, ośrodków.

Władze państwowe zamiast obecnych praw jazdy, wymagałyby posiadania odznaki obowiązującej zarówno dzikich jak i klubowców. Międzyklubowe kursy, obozy miałyby i tę dobrą stronę, że podniosłyby zżycie między klubami, i przez wymianę myśli przyczyniły się do tem żywszego zainteresowania ideą wodną.

Próby na odznakę w zakresie wyżej podanym nie są zbyt trudne do wykonania.

W roku bieżącym prowadziłem na obozie wodnym Głównej Kwatery Harcerek wyszkolenie wodne,z elementem dość słabo obeznanym z wodą i pływaniem. Po 4 tygodniowym treningu, próby o programie trudniejszym od obecnego wykonało 80% uczestniczek.

Projekt Odznaki Wodnej mam wrażenie, zainteresuje szerokie rzesze wodniaków i wywoła wszechstronną dyskusję. Mam nadzieję, że bez większych sprzeciwów po dokładnem przepracowaniu, projekt wejdzie w życie uzyskawszy sankcję zarówno zainteresowanych Związków Kajakowego, Wioślarskiego, Żeglarskiego, jak i Państwowego Urzędu W. F. i P. W. oraz Ligi M. i K., której wydział wyszkolenia wodnego znajdzie wdzięczne pole działania.

Dotychczas cała akcja nastawiona, była na upowszechnianie sportów wodnych. Tą drogą zdobyliśmy **ilość**. Sama jednak ilość nie decyduje o potędze sportu. **Jakość** jest stokroć ważniejsza. **Jakość** da nam odznaka wodna.

Antoni Heinrich

Regaty czy turystyka

We wszystkich towarzystwach sportów wodnych trwa od dłuższego czasu spór między zwolennikami czystego sportu, t. j. kierunku regatowego, a kierunku turystycznego czyli zastosowania sportu wodnego do turystyki, krajoznawstwa, czy nawet propagandy.

Na każdem polu, czyto na rzekach lub jeziorach, czyteż na morzu, powody, sposoby i efekty tych sposobów są podobne. Kierunek pierwszy, regatowo-sportowy wymaga trzech rzeczy: załóg, taboru, terenu.

By wyszkolić załogi regatowe, trzeba mieć materjał ludzki młody, mający chęć do walki, ambicję współzawodnictwa, posiadający dość wolnego czasu, by móc się treningowi w zupełności poświęcić.

Nasza młodzież mało ma ducha zawodniczego, ducha walki. Tego zmysłu, tak powszechnego np. w Anglji, trudno u nas znaleźć. Nieczęsto spotyka się ludzi ambitnych, którzyby swe wysiłki poświęcić chcieli dla zwycięstwa barw swego klubu.

Młodzież pracująca na swe utrzymanie, będąc do tego zmuszona obecnemi stosunkami, nie rozporządza swym czasem. Wszelkie wydatki połączone z wyjazdem na obce regaty ponosić musi klub, który nadto przyczynia się obniżkami wkładek i innemi beneficjami do przyciągnięcia osobników trenujących.

Materjał sportowy (łodzie) jest drogi i kosztowny. Łodzie regatowe i jachty wyścigowe, do turystyki używane być nie mogą. Tworzą więc kapitał, bardzo kosztowny, leżący dla reszty wioślarzy, czy żeglarzy, zupełnie bezużytecznie.

Tereny do regat są w Polsce nieliczne i ściśle ograniczone. Rzeki całej południowej części kraju są za wąskie i za bystre. Nawet średni bieg nieuregulowanej Wisły nie jest terenem idealnym. Także morze nasze, poza zatoką nie ma innego terenu do regat.

Bezwątpienia, że zwycięstwo załogi polskiej, czyto na wioślarskich regatach w Henley, czy w Paryżu, lub żeglarskiej w Kilonji na Solencie lub w Hanko, byłoby świetnym środkiem propagandy polskiego sportu zagranicą. Czy jednak na to zwycięstwo liczyć można?

Postarajmy się, by warunki potrzebne do wyrobienia osad ziściły się, poczekajmy jeszcze, a nie będziemy się wtedy porywać z motyką na słońce.

Sporty wodne wykorzystywane w kierunku turystyki nie stawiają tak surowych wymogów ani co do załóg, ani co do materjału ani co do terenu.

Turystykę wodną śródlądową uprawiać może każdy bez względu na wiek i środki. Spędzenie urlopu na wodzie wypadnie mu znacznie taniej niż każdy inny sposób, dając większe zadowolenie i większe wyniki zdrowotne.

Chęć do poznawania kraju, do włóczęgi jest powszechną i nadzwyczaj silną, co wykazuje wprost olbrzymi rozwój turystyki kajakowej i ostatnie, często bardzo awanturnicze wyprawy zamorskie.

Do włóczęgi rzecznej nadaje się mniej lub więcej każda łódź (nawet balia). Własnoręcznie zbudowana łódź lub kajak da w połączeniu z namiotem, ten najtańszy sposób spędzenia urlopu. Względy finansowe są w teraźniejszych czasach bardzo ważne.

Nawet do turystyki morskiej, prowadzącej nas już do obcych krajów do obcych narodów, potrzebny jacht, jest niedrogi, zwałszcza kupiony w stanie używanym na spółkę w kilku. Da on nam zadowolenie podróży zagranicznej, możliwość przygody.



Osady B. T. W. i W. T. W. na Mistrzostwach Europy w Lucernie

Samo zestawienie ceny kajaka ze skiffem, jachtu turystycznego z wyścigową sześciotonnówką, przekona nas o tem. Nie trzeba zapominać, że utrzymanie objektu turystycznego, cięższego, mocniej zbudowanego nie wymaga takich starań i nakładów, jak czysto wyścigowego.

Terenów do turystyki śródlądowej mamy niezmierne przestrzenie. Zwłaszcza łódź krótka i lekka, jak kajak, ma rzeki prawie od ich źródeł, aż do morza, wszystkie jeziora i kanały otworem przed sobą.

Malownicze skały Pienin, zarośnięte szuwarami wody Polesia, jeziora Wileńskie czy Kaszubskie przesuwają się przed nami. Każdy dzień wolny spędzić można na słońcu i wodzie w pobliżu swego miejsca zamieszkania.

Nasze położenie nadmorskie nie jest tak korzystne jak Szwecji, Danji albo Finlandji. Tam niezliczona ilość wysp, tuż przy brzegach położonych pozwala na włóczęgę, wielodniową, choćby najmniejszym jachtem. My chcąc odbyć podróż zagraniczną, musimy użyć do tego łodzi cięższej, mocniejszej, pozwalającej nam przebyć Bałtyk. nie narażając się na zbytnie zalewanie falą albo na awarję.

W rozwiązaniu rozmaitych tych problemów droga pośrednia zdaje się być najlepszą. Nie walka między temi dwoma kierunkami, nie rozdwojenie na „regatowców" i „plażowców" jak często turystów przezywają. Z pośród osad turystycznych łatwiej będzie wybrać zdatnych do regat zapaśników, aniżeli przez rekrutację przymusową, skazanych potem na często nudny i niezabawny trening.

Zniknie wtedy w klubach to częste niezadowolenie, zarzuty czynione kierownikom, że nie ma na czem wyjechać w niedzielę, bo te kilka łodzi turystycznych już zostało obsadzone. Regatowcy i turyści stać winni obok siebie nie przeciw sobie. Winni pomagać sobie i dopełniać się wzajemnie.

Sporty wodne, tak jak i inne sporty, jak wreszcie całe życie współczesne demokratyzuje się i staje się własnością szerokich mas.

W tem leży ich znaczenie społeczne.

Nie jednostki uprzywilejowane fizycznie stawiane być mają na piedestał zwycięzcy, ale cały Naród, przez oderwanie się od zgubnego wpływu miasta, przez nauczenie się jak poznawać przyrodę i jak ją kochać, ma stać się narodem złożonym z ludzi zdrowych, dzielnych i lepszych.

Jan J. Fischer

Regaty żeglarskie W. T. W.

W regatach żeglarskich organizowanych przez Koło żeglarskie Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego b. m. przyjęły udział następujące kluby: Yacht Klub Polski, Oficerski Yacht Klub R. P., Klub Sportowy Rodziny Urzędniczej, Sekcja Żeglarska Klubu „Wisła", Wojskowy Klub Sportowy Żoliborz", oraz Koło Żeglarskie W. T. W. Ogólnie zapisano 41 jachtów.

Wyniki w poszczególnych klasach były następujące:

Klasa V senjorów:

I miejsce „Świst" z Y. K. P., sternik Z. Łukowski.
II „ „Cyranka" z O. Y. K., st. K. Komorowski.
III „ „V/17" z K. Ż. W. T. W., sternik L. Jensz.
IV „ „Koralik" z S. Ż. „Wisła", st. A. Werczyński.

Klasa V junjorów:

I miejsce „Koralik" z S. Ż. „Wisła", st. T. Grodzicki.
II „ „V/17" z K. Ż. W. T. W., st. Z. Borkowski.
III „ „Fraszka" z O. Y. K., st. J. Koźmiński.

Klasa S.:

I miejsce „Djasek II" z Rodziny Urz., st. J. Zalewski
II „ „Sire" z Y. K. P., st. N. Roch.
III „ „Żbik" z O. Y. K., st. Z. Osiński.
IV „ „Mewa" z Y. K. P., st. B. Cichocki.
V „ „Djasek" z Rodziny Urz., st. S. Zalewski.

Klasa 12-tek:

I miejsce „Wilno" z O. Y. K., sternik A. Miszewski.
II „ „Augustów" O. Y. K., st. S. Bociański.

Klasa „E":

I miejsce „Rekin" z O. Y. K., st. M. Osiński.
II „Lelum" z Y. K. P., st. H. Hoch.

Sukcesy pływaków w Bytomiu

W niedzielę dnia 30 września r. b. otwarto nową pływalnię miejską w Bytomiu. Na inaugurację odbyły się międzynarodowe zawody pływackie w których startowali zawodnicy warszawscy, Górnego Śląska, Gliwic i Wrocławia.

Wyniki zawodów były następujące:

200 m. kl. panów: 1) Szrajbman (Legja) 2:58 sek., 2) Richter (Gliwice) 3:03 4, 3) Weigman (Gl.).

100 m. nawznak: 1) Karliczek (EKS) 1:15,6 s., 2) Richter 1:17 s., 3) Zmuda (Gl.) 1:21 s. 4) Machowski (Siemianowice) 1:21,2 s.

100 m. st. dow. panów: 1) mistrz Niemiec Willer 1:01,8 s., po zaciętej walce ze Szwankowskim, który przegrał dopiero na finiszu, uzyskując drugie miejsce w czasie 1:02,5, 3) Szrajbman (W-wa) 1:05,2 sek., 4) Winkler (Gliw.) 1:05,6 s., 5) Kirchner (Wrocław) 1:05,8 sek.

3x100 mtr. panów: 1) Gliwice 3:14 sek., 2) Wrocław 3:21,6 s., 3) Katowice 3:27,8 sek., 4) Bytom, 5) Hindenburg. Warszawska sztafeta nie startowała.

100 m. dow. pań: 1) Groth (Wrocław) 1:17,4 s., 2) Kotulla (Bytom) 1:18 s.

200 m. klas. pań: 1) Bodura (Hindenburg) 3:25.4 sek., 2) Bosiek (Gliwice) 3:26,1 sek.

100 m. nawznak: 1) Hendriok (Wrocław) 1:35 sek., 2) Kube (Gliwice).

W meczu piłki wodnej SV Gliwice pokonał EKS Katowice 5:0.

Regaty kajakowe w Przemyślu

Staraniem sekcji kajakowej Polonji odbyły się kajakowe zawody na Sanie. Wyniki były następujące.

Jedynki: dyst. 4 klm. W. Dąbrowski. II drużyna harcerska) 0.32, 2) Ocetkiewicz (Harcerska drużyna żeglarska) 45.20, 3) Kaptawaniec (Polonja) 54,05.

Dwójki dyst. 6 km. Do półmetku doszły następujące pary: 1) Podwyszyński, Grzywiński (Zw. Strzelecki), 2) Szostatk, Kanikuła (Polonia), 3) Królikowski, Dychbała (Harcerska drużyna żeglarska). Dopiero na 4 km. obsada Polonji przypuszcza energiczny atak tak, że zwycięstwo przypada Szostakowi i Kanikule w czasie 2.14, 2) Chmetkowski i Grzegorzewicz (T. S. 1) 2.29, 3) Podwyszyński i Drzewoński (Harc. Związek Strzel.) 1.2.45 sek., 4) Bracia Szenbabowie 1.4.26 sek.

Ocena ligowych drużyn waterpolowych

EKS., choć gorszy niż w roku zeszłym, jest bezsprzecznie najlepszą drużyną w Polsce. Wyróżnia się on przedewszystkiem szybkością i dobrem pływaniem. Zaznaczyć należy, że istnieje poważna różnica między szybkością pływaka wyścigowego, a szybkością waterpolisty. Nieraz widuje się, jak zawodnik, który ma nad innym przewagę jakich kilkunastu sekund na 100 m., w grze w piłkę okazuje się od tego drugiego powolniejszym. Szybkość waterpolowa polega przedewszystkiem na dobrym zrywie i krótkich energicznych szpurtach. Szybkość zrywu zaś zależy od stałego utrzymywania ciała na wodzie nie w pozycji stojącej, lecz leżącej, w gotowości do startu (t. zw. „Schwimmlage"). W tem wszystkiem celuje E. K. S. Zaznaczyć trzeba, że EKS. i AZS. warszawski są to jedyne dwie drużyny w Polsce, które posiadają szybkich także obrońców. Obrońcy EKS.'u Scholz I i Karliczek II nie ograniczają się do podawania piłki wprzód, lecz potrafią szybko przejechać z nią przez całe boisko. Karliczek I na pomocy jest dziś równie dobry w dribblingu, jak w roku zeszłym, jednak nie ma już tej zdolności wykańczania wyrobionych przez siebie pozycyj. Najsłabszą stroną EKS.u jest niewątpliwie bramka, gdzie zastępują się nawzajem podstarzały już Gawron i młody Gawlik. Natomiast napad EKS.'u dysponuje najlepszym strzelcem w Polsce, z kategorji t. zw. „zakotwiczonych" w osobie Schwaena. Strzelcy waterpolowi dzielą się bowiem na dwa rodzaje: dribblujących (przeważnie ze skrzydeł), którzy pływając przeprowadzają piłkę do napadu i atakują przebojami, i strzelców „zakotwiczonych", (zazwyczaj na środku napadu), którzy stojąc w miejscu „na kotwicy" na dwa metry przed bramką, oczekują podania. Takim strzelcem jest Schwaen, który jest w Polsce niezrównany w strzałach oddawanych z najgorszych pozycyj. Jest on groźny zawsze, nawet wtedy, gdy siedzi mu na karku obrońca i zatapia go. Obok Schwaena, Jankowski i Rother dobrze spełniają swą rolę na skrzydłach.

Najpoważniejszą zaletą EKS.'u są dobre rezerwy. Szolz II, Pawlik, Wiener i inni są zupełnie na poziomie pierwszej drużyny. Te dobre rezerwy mają znaczenie, gdy trzeba grać kilka gier w krótkim czasie. Dzięki nim miał EKS' przewagę nad Makkabi przedostatniego dnia mistrzostw, kiedy trzeba było po kolei grać dogrywkę meczu przerwanego i mecz pełny.

•

AZS. zasłużył sobie na tytuł vice-mistrza przedewszystkiem dzięki dobremu pływaniu. Jest to drużyna może przeciętnie szybsza od EKS.'u w wyścigu na setkę, ale nie tak szybka i zwrotna w zrywach. Słabą stroną AZS.'u jest jego napad (Szwankowski, Gumkowski, Olszewski i na zmianę Matysiak), który szybkości i przebojów nie umie uwieńczyć skutecznym i celnym strzałem na bramkę. Makowski na pomocy należy do najlepszych specjalistów w Polsce, a Karpiński na obronie, który potrafił całkowicie „unieszkodliwiać" najtęższych napastników, może być słusznie uważany za bezwzględnie najlepszego obrońcę w Polsce. Dobrym jest też drugi obrońca, Baranowski. Jastrzębski w bramce w tym roku zdecydowanie wybił się na pierwsze miejsce w Polsce, wyprzedzając dotychczasowego reprezentacyjnego bramkarza Porańskiego z Makkabi, który ostatnio okazał się mocno niepewnym.

•

Makkabi jest typową drużyną, która umie grać, nie umiejąc pływać. Niestety odmładzanie zespołu dawnego wielokrotnego mistrza Polski odbywa się przez wstawianie nowych graczy (Geitheim, Rosenbaum), którzy równie nie umieją pływać, jak ich starsi poprzednicy, i zaczynają grę w polo od faulowania. Jedynym pełnowartościowym graczem Makkabi jest Rittermann II, który swe przeszło 100 kg. wagi łączy z siłą, świetną techniką piłki, doskonałem taktycznem opanowaniem gry i niezwykłą „wyślizgliwością". Rittermann należy przez to do najtrudniejszych do utrzymania graczy. Aczkolwiek nie jest on bynajmniej szybki w wyścigu, przez swą specyficzną szybkość waterpolową — dobre zrywy i zwrotność — jest on nietylko dobrym strzelcem, lecz i przebojowcem pierwszorzędnym. Niestety wobec braku godnych siebie partnerów, jest on bezsilny w drużynie, gdy piłkę trzeba komuś podać. Reszta drużyny (Rittermann I, Soldingerowie) tak rażąco słabo pływa, że dziwić się można tylko, w jaki sposób mimo to drużyna zajęła trzecie miejsce. Makkabi trzyma się na powierzchni tylko pewną umiejętnością gry defensywnej, destruktywnej, w której poczesną rolę gra faulowanie. Najsłabszą stroną Makkabi jest zupełny brak rezerw.

•

Cracovia przypadkowo dość długo grała poważną rolę w mistrzostwach: są tam bowiem gracze, którzy umieją grać, a nie umieją pływać, jak Trytko czy Kot (mamy na myśli oczywiście pływanie waterpolowe, a długodystansowy trudgen Kota w piłce wodnej niema zastosowania), albo gracze, którzy umieją pływać, a nie umieją grać (np. Rouppert). Całość jest przedewszystkiem niesłychanie słaba taktycznie. Drużyna ta pozwala sobie narzucać każdy system gry, który dogadza przeciwnikowi. Tak więc, np. na końcowym katastrofalnym meczu z EKS'em, Cracovia zupełnie nie atakowała i atakować nie mogła, gdyż napastnicy jej pozwolili obrońcom EKS'u przeciągnąć się na drugą stronę boiska. W ten sposób przez cały mecz obie drużyny w całości znalazły się pod bramką Cracovii. Drużyna znająca zasady taktyki nigdy do tego nie dopuści.

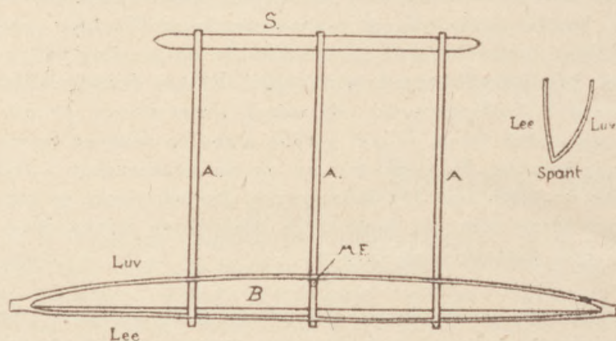
Żegnająca ligę waterpolową po rocznym w niej pobycie Legja, jest drużyną „na oko" doskonałą. To też „na oko" jej mecze ładnie wyglądały. Cóż, kiedy brak przytomności umysłu narzuca ciągłe błędy taktyczne, a brak dostatecznie mocnych nerwów i pewności siebie przynosił od czasu do czasu t. zw. załamania psychiczne, które odrazu na wstępie przekreśliły szanse tej drużyny do utrzymania się w lidze. Nie pomogło ogólne dobre pływanie (Legja należy do najszybszych drużyn, jeżeli chodzi o pływanie wyścigowe, mniej jest zaś szybką w piłce), nie pomogła dobra defensywa Szrajbmanów i Smoderka, i ładne przeboje Kosowskiego i Zubowicza. Całość była słaba, a przedewszystkiem niepewna siebie. Legja umiała, kiedy chciała, wygrać nawet z EKS'em, ale na wysiłek zdobywała się niestety, tylko od święta. Na codzień były... „załamania psychiczne".

T. Sem.

Pływający paradoks

Mało znany jest fakt, że pływają po morzu statki żaglowe, na których wszystko jest na opak. Niema tam dziobu ani rufy, niema prawej i lewej burty. Jest tylko burta nawietrzną i podwietrzna — i właśnie te zmienne określenia, są na omawianych żaglowcach jedynemi stałemi, i to tak dalece, że nawet kształt strony podwietrznej jest różny od kształtu strony nawietrznej.

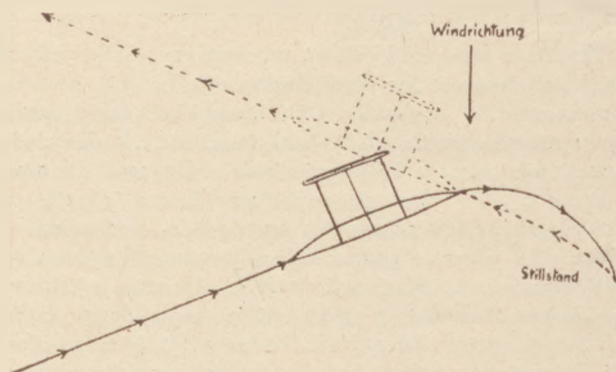
Takie to paradoksalne łodzie żaglowe uwijają się, kierowane zręcznie przez czekoladowych żeglarzy, po wodach otaczających niezliczone wyspy i wysepki archipelagów Oceanu Spokojnego i Indyjskiego. Dzięki minimalnemu zagłębieniu, manewrują bez trwogi wśród koralowych atolów przepływając bezkarnie ponad płytko pod wodą znajdującemi się rafami.



Widok łodzi z góry i boku.

Nadzwyczaj prostą i bardzo dowcipną konstrukcję tych t. zw. **„łodzi z odsadnią"** widać dokładnie z obok zamieszczonych rysunków, które właściwie nie wymagają żadnego objaśnienia.

Rolę kilu, czy miecza odgrywa zupełnie płaska burta podwietrzna, rolę zaś balastu belka-pływak umieszczona na trzech długich odsadniach po stronie nawietrznej. Jak widzimy, na tych pełnych paradoksów łodziach, nawet balast umieszczony jest nie wewnątrz, lecz daleko za burtą.



Szkic manewrowania na łodzi z odsadnią.

A już szczytem paradoksu jest lawirowanie, które odbywa się, jak wskazuje rysunek, bez zmiany halsu, tak, że wiatr wieje stale z jednej burty rodzaju nijakiego, gdyż nie jest ona ani prawą, ani lewą, lecz stale właśnie tylko nawietrzną.



Rozumie się, że sternik musi po każdym takim zwrocie przenosić się z rufy, która nie jest rufą, na dziób, który z tą chwilą przestaje nim być, aż do następnego zwrotu. Sterowanie może się naturalnie w tych warunkach odbywać tylko za pomocą wiosła, z którem sternik przenosi się według potrzeby, na ten lub ów z bezimiennych krańców statku.

Pływanie na takich łodziach nie jest zbyt „suche", szczególnie, kiedy przeskakują one przez pianą przyboju okryte rafy koralowe atolów. Natomiast zwrot „przez kil", jest prawie wykluczony.

Takie łodzie „z odsadnią" mkną jak strzały, a zręczność ich sterników i załóg jest wprost zadziwiająca.

Możeby tak na Wiśle spróbować? Co za rozkosz pędzić przez łachy i piachy, nie potrzebując pamiętać o utrapionym mieczu!

Czesław Petelenz

Regaty wioślarskie w Bydgoszczy

Na zakończenie sezonu odbyły się wewnętrzne regaty Kolejowego Klubu Wioślarskiego. Biegi odbywały się na górnej Brdzie od mostu Królowej Jadwigi do mostu „Papierni". Dystans toru około 1500 m.

Emocjonującej walce przyglądała się licznie zgromadzona publiczność. Wyniki biegów były następujące:

Dwójki podwójne: zwyciężyła zdecydowanie załoga w składzie:: Jarysz Jerzy, Papis W., st. Wierczewski. Czas 8 : 15,4 sek.

Czwórki połwyścigowe nowicjuszy: Nigiel, J. Szymkowiak, Burdziąg, Romanowski, st. Grzybek. Czas 6:54,6 sek.

Czwórki półwyścigowe nowicjuszy II kategorji, dystans 750 m.: Nikiel A., Fołdziński, Nowak, Wierzewski, st. Zakowicz. Czas 4:05 sek.

Czwórki o mistrzostwo klubu: po ciekawej walce wygrała osada w składzie: Grzybek, Kokot, Krauze, Anhut, st. Szett. Czas 5:20 sek.

Czwórki półwyścigowe młodszych: Zielewicz, Skowroński, Czarkowski, Mazurkiewicz, st. Jankowski. Czas 6:47.4 s.

W biegu kajaków dla senjorów zwyciężył Kajewski w czasie 11:35 sek.

Kajaki podwójne: Olkiewicz, Nikiel J. Czas 10:50 sek.

Książki nadesłane

Higjena zaprawy sportowej i pomoc doraźna w sporcie

Szewczykowski Jan dr. med. Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1934. Cena 1.70.

Uprawianie sportów — to źródło zadowolenia dla sportowców. Jednak ćwiczenia muszą odpowiadać ilościowo i jakościowo siłom jednostki ćwiczącej, a nadto zawodnik, zwłaszcza początkujący, nie może być narażony na uszkodzenia i urazy. Fakt, że na miejscu ćwiczeń niezawsze bywa lekarz wskazuje na konieczność zaznajomienia się przez ogół sportowców z ogólnemi zasadami higjeny sportowej oraz ze sposobami udzielania pierwszej pomocy doraźnej.

O higjenie zaprawy sportowej i doraźnej pomocy w sporcie mówi praca dr. Szewczykowskiego pod powyższym tytułem. W pracy swej autor ujął materjał w cztery rozdziały:

I. **Uporządkowanie trybu życia oraz ćwiczeń,**
II. **Przetrenowanie i sposoby uniknięcia go,**
III. **Pomoc doraźna w sporcie,**
IV. **Najczęstsze urazy w poszczególnych gałęziach sportu.**
V. **Sposoby bandażowania.**

Książka jest bogato ozdobiona ilustracjami.

Zasługuje na uwagę sfer sportowych, rodziców i młodzieży. Pouczy ich ona jak nie dopuszczać do powstawania uszkodzeń ciała i zwiększać jego odporność z jednej strony, z drugiej zaś jak doraźnie pomagać, gdy uszkodzenia te mimo to powstają.

W pierwszym impecie zdobywania szerokich mas dla sportu może za mało pomyślano o tem, by uświadomić zawodników i o niebezpieczeństwach, które sport przynosi. Dewiza: „mięsień niećwiczony nie rozwija się — mięsień źle ćwiczony marnieje" powinna stać przed oczami każdego ćwiczącego i dlatego książka dr. Szewczykowskiego jest nietylko na czasie — jest wprost niezbędna w ręku każdego sportowca i wychowawcy.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, $^1/_2$ strony zł. 155, $^1/_4$ str. 80, $^1/_8$ strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BRONISŁAWA PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.

OBICIA PAPIEROWE
»TAPETY«
NAJNOWSZE KOLEKCJE
1934 ROKU











F. STASZEWSKI

WARSZAWA • MAZOWIECKA 8 ≈ FABRYKA WŁASNA

POLECA RÓWNIEŻ, DAJĄCE SIĘ MYĆ I NIEPŁOWIEJĄCE TAPETY: